



| Geschäftsbericht 2003

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit Sitz in Köln gehört zu den großen Nahverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland. Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) sind wir das größte Verkehrsunternehmen. Mit der Stadtwerke Köln GmbH, die 90 Prozent der Anteile hält, stehen wir im Konzernverbund.

Wir verstehen uns als Dienstleistungsunternehmen für die Bürger der Stadt Köln und ihres Umlandes. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befördern mit Bussen und Bahnen täglich mehr als 800.000 Fahrgäste zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität, zu den Einkaufs-, Freizeit- und Kulturangeboten der Stadt und des Umlandes. Für die Mobilität der Menschen in der Stadt und in der gesamten Region ist unser Verkehrsangebot unverzichtbar.

		2003	2002	Veränderung in Prozent*
Umsatz	Mio. €	172,0	169,5	1,4
Wagenkilometer	Mio.	55,0	53,4	3,0
Platzkilometer	Mio.	7.687	7.541	1,9
Fahrgäste	Mio.	241,9	238,8	1,3
Arbeitnehmer im Jahresdurchschnitt (ohne Auszubildende)		3.195	3.238	- 1,3
Personalaufwand	Mio. €	162,0	155,6	4,1
Bilanzsumme	Mio. €	503,3	515,7	- 2,4
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände				
– Investitionen	Mio. €	77,8	127,8	- 39,1
– Abschreibungen	Mio. €	32,9	31,0	5,9
Cash flow	Mio. €	33,3	36,4	- 8,5
Unternehmensergebnis	Mio. €	- 94,7	- 96,8	- 2,2
Jahresüberschuss	Mio. €	-	-	-

* Die im Bericht ausgewiesenen prozentualen Abweichungen wurden grundsätzlich auf der Basis der ungerundeten Werte ermittelt.

1 Vorwort des Vorstandes	3
2 Bericht des Aufsichtsrates	5
3 Unternehmensorgane	8
4 Unternehmensleitbild	10
5 Kalendarium 2003	12
6 Bericht des Vorstandes	16
Lagebericht	16
Wirtschaftliches Umfeld	16
Geschäftsverlauf	18
Wertschöpfung	26
Investitionen	30
Vermögens- und Kapitalstruktur	32
Finanzierung	34
Personal, Logistik, Innovation	35
Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres	37
Ausblick	44
Nachtragsbericht	44
Prognosebericht	48
Risikobericht	51
Berichterstattung gemäß § 108 II 2 GO NW	54
Jahresabschluss	55
Bilanz	56
Gewinn- und Verlustrechnung	57
Anhang: Entwicklung des Anlagevermögens	58
Anhang: Kapitalflussrechnung	60
Anhang: Erläuterungen	62
7 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	78
8 Anlagen	80
Abkürzungsverzeichnis	80
Glossar/Stichwortverzeichnis	82
Unternehmensstruktur	88
Beteiligungsübersicht	88
Organigramm	89
Zehnjahresübersicht	90



Sehr geehrte Damen und Herren,

im Jahr 2003 setzte die Kölner Verkehrs-Betriebe AG erfolgreich ihren Weg fort, das Unternehmen auf die Anforderungen der Zukunft auszurichten. Die Angebotsqualität und die Leistungen für die Bürger der Stadt Köln bilden gemeinsam mit einer erklärten Kundenorientierung die wesentlichen Grundlagen unserer weiteren Entwicklung. Steigerung der Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt des öffentlichen Personennahverkehrs gehören zu den nachhaltigen Zielen. Vorgaben für eine Reduzierung der Kosten hat sich die KVB in einem ehrgeizigen Restrukturierungsplan gesetzt, der mit ersten guten Ergebnissen seine Wirksamkeit unter Beweis stellt. Bei den laufenden Kosten wurden deutliche Einsparungen erzielt und sind auch für die nächsten Jahre vorgesehen.

Beim Ausbau des Angebots und der Steigerung der Qualität unserer Leistung hat das Unternehmen wegweisende Erfolge erzielt. Eine bemerkenswerte Reform gelang mit der Umsetzung der neuen Tarifstruktur, die für den Kunden einfache und plausible Regelungen einführt. Beim Ausbau des Stadtbahnnetzes wurden wesentliche Fortentwicklungen eingeleitet. Mit der Neuordnung des Liniennetzes in Köln, der Erweiterung des Niederflur-Teilnetzes, setzte unser Unternehmen einen Beschluss des Rates der Stadt Köln zügig um. Zusammen mit dem Baubeginn zur Nord-Süd Stadtbahn eröffnet sich damit die Verwirklichung der Vision, innerhalb weniger Jahre den Kunden der KVB überall einen barrierefreien Zugang anbieten zu können. Zu einem erfolgreichen Abschluss brachte die KVB im Jahr 2003 den Stadtbahnausbau der Strecke der Linie 4 im rechtsrheinischen Norden Kölns, dort entstand eine der modernsten Stadtbahnstrecken in Köln.

Erstmals hat die KVB die Bauherrenschaft für die Verwirklichung eines U-Bahn-Bauprojekts übernommen. Nachdem Ende des Jahres die Aufträge an die Arbeitsgemeinschaften der Bauwirtschaft übergeben wurden, wird der Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln mit Energie und Zielstrebigkeit vorangetrieben.

Die Erfolgsgeschichte im Fahrgastbetrieb der KVB setzte sich auch 2003 fort; wiederum wurde bei den Fahrgastzahlen ein neuer Rekord verzeichnet. Die Strategie der KVB ist weiterhin auf Wachstum ausgerichtet: Wir wollen die Qualität des Angebots im öffentlichen Nahverkehr in Köln weiter steigern und die Wirtschaftlichkeit dabei kontinuierlich erhöhen.

Dazu gehört der Einsatz moderner Marketingmethoden ebenso wie die Übernahme neuer Aktivitäten zur Erschließung weiterer Geschäftsfelder für unser Unternehmen oder das Angebot partnerschaftlicher Zusammenarbeit an die Nahverkehrsunternehmen in der Nachbarschaft und der Region – ein Beispiel dafür sei die eingeleitete Kooperation mit der Regionalverkehr Köln GmbH im Bereich Marketing.

Das Unternehmen geht mit Zuversicht an diese Aufgabenstellungen heran, kann es doch auf fachlich hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bauen, die anspruchsvollen Anforderungen gerecht werden und an der Entwicklung des Unternehmens aktiv und eigenverantwortlich mitarbeiten. Gerade in Zeiten der strukturellen Veränderung bedarf es selbstbewusster, leistungsfähiger Fachkräfte, die auch bei immer neuen Herausforderungen Motivation und Engagement mit einbringen und wachsenden Belastungen standhalten. Die Beschäftigten der KVB begleiten das Unternehmen von Anfang an entschlossen und nachhaltig auf dem Weg in eine neu gestaltete Zukunft.

Dem trägt auch ein nach außen sichtbares Zeichen Rechnung: Der Neubau des Verwaltungsgebäudes für die neue Firmenzentrale „Westforum“ am Standort der Hauptverwaltung, der planmäßig seiner Fertigstellung entgegengeht. Hier werden nicht nur moderne und zeitgemäße Arbeitsplätze für die Beschäftigten errichtet; das Unternehmen unterstreicht in dem Westforum seine Innovationsfähigkeit, seine aktuelle Ausrichtung auf die künftigen Anforderungen und sein aktives Herangehen an die Aufgabenstellungen der nächsten Jahre.

Die Entwicklung unseres neuen Corporate Designs, das im Jahr 2004 umgesetzt wird und in einem modern gestalteten Unternehmenssignet seinen auffälligsten Ausdruck findet, ist geeignet, künftig die Kölner Verkehrs-Betriebe AG als Markenzeichen überall im öffentlichen Raum zu platzieren.


Böllinger Reinarz Wurbs Kämmerling

Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand der Gesellschaft laufend überwacht. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der zukünftigen Geschäftsführung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Im Geschäftsjahr 2003 haben vier ordentliche und fünf außerordentliche Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem

- | die Zukunftsausrichtung der KVB AG
- | die Unternehmensplanung für die kommenden Geschäftsjahre
- | die geplante Fusion mit den Verkehrsbereichen der Bonner Stadtwerke
- | die wesentliche Veränderung von Verkehrslinien und Angebotsoptionen
- | das Restrukturierungsprogramm der KVB AG
- | die Tarifstrukturreform im VRS
- | der Bau der Nord-Süd Stadtbahn
- | die wirtschaftliche Lage der RVK GmbH
- | die Informationen über die anderen Unternehmensbeteiligungen
- | die 2. Tranche US-Lease für Stadtbahnwagen
- | der Neubau des KVB-Verwaltungsgebäudes (Westforum)
- | die Grundstücksangelegenheiten
- | sowie Vorstandsangelegenheiten.

In der Sitzung am 16.06.2003 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2002 ausführlich beraten und gebilligt.

In der Aufsichtsratssitzung am 08.12.2003 wurde der Wirtschaftsplan 2004 mit den wesentlichen Daten der Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der gem. § 27 Abs. 3 MitbestG gebildete Ausschuss des Aufsichtsrates der KVB AG tagte im Geschäftsjahr 2003 14 mal. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge, Vorstandsangelegenheiten und Personalangelegenheiten unterrichtet.

Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Aufsichtsrates in ständiger Verbindung mit dem Sprecher des Vorstandes und wurde laufend über alle wichtigen Geschäfte und die Entwicklung der Finanzkennzahlen informiert.

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2003 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch den Aufsichtsratsvorsitzenden ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Verhandlungen des Aufsichtsrates über den Abschluss des Geschäftsjahres 2003 am 25.06.2004 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen. Er hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfungen sind Einwendungen nicht zu erheben.

Die Darstellung und Beurteilung der Lage der Gesellschaft, insbesondere die Darstellung und Einschätzung des Risikoszenarios, die der Vorstand im Lagebericht abgibt, teilt der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2003 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand seine Feststellung durch die Hauptversammlung.

Der Verlust wird gemäß § 4 des Organvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH abgedeckt.

Für die erfolgreiche Arbeit im Geschäftsjahr 2003 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, den 25. Juni 2004

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates



Wilfried Kuckelkorn



Unternehmensorgane

Aufsichtsrat	Wilfried Kuckelkorn, MdEP	Abgeordneter (Vorsitzender)
	Kuno Weber*	Betriebsratsvorsitzender KVB (stellv. Vorsitzender)
	Götz Bacher, MdR	Fernmeldemonteur
	Christa Becker, MdR	Hausfrau
	Klaus Cremer*	stellv. Betriebsratsvorsitzender KVB
	Peter Densborn*	freigestelltes Betriebsratsmitglied KVB
	Hermann-Josef Doerfner*	freigestelltes Betriebsratsmitglied KVB
	Klaus-Otto Fruhner	Dezernent für Stadtentwicklung, Planen und Bau der Stadt Köln (bis 08.01.2004)
	Johannes-Werner Hamm, MdR	Richter
	Manfred Juchem*	Bereichsleiter Personalmanagement KVB
	Christtraut Kirchmeyer, MdR	Sekretärin
	Martha Kölzer, MdR	Hausfrau
	Harald Kraus*	Signaltechniker
	Kurt Martin*	Mitglied des ver.di-Bundesvorstandes
	Peter Meyer*	Gewerkschaftssekretär ver.di
	Karsten Möring, MdR	Schulleiter
	Dieter Pesch	Geschäftsführer
	Gabriele Schmidt*	Gewerkschaftssekretärin ver.di
	Robert Stockhausen*	freigestelltes Betriebsratsmitglied KVB
	Bernd Streitberger	Dezernent für Stadtentwicklung, Planen und Bau der Stadt Köln (ab 08.01.2004)
Manfred Waddey, MdR	techn. Angestellter	

* Arbeitnehmervertreter/-in

Werner Böllinger Sprecher	Vorstandsbereich Betrieb/Werkstätten/ Öffentlichkeitsarbeit/ Strategische Unternehmensplanung (ab 01.01.2004)	Vorstand
Dr. Erhard Schrameyer Sprecher	Vorstandsbereich Absatz/Betrieb (bis 31.12.2003)	
Hubert Kämmerling	Vorstandsbereich Personal/ Inhouse Consulting/Organisation/ Informations-/Gebäudemanagement	
Dr. Wolfgang Meyer	Vorstandsbereich Technik (bis 31.10.2003)	
Walter Reinarz	Vorstandsbereich Absatz/Service/ Nahverkehrsmanagement/Fahrweg (ab 01.11.2003)	
Edith Wurbs	Vorstandsbereich Finanz- und Rechnungs- wesen/Controlling/Materialwirtschaft	



| Von links: Walter Reinarz, Werner Böllinger, Edith Wurbs, Hubert Kämmerling

Unternehmensleitbild

Wir bieten Mobilität in Stadt und Umland

Wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, bieten den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Köln und ihres Umlandes Mobilität. Unsere Bahnen und Busse ermöglichen städtisches Leben, verbessern die Lebensqualität und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Schonung der Umwelt.

Wir bieten ein leistungsfähiges, attraktives und zuverlässiges Mobilitätsangebot. Wir wollen damit mehr Fahrgäste für den öffentlichen Personennahverkehr gewinnen und seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich und stetig erhöhen.

Wir orientieren uns an den Wünschen unserer Kunden

Dies gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihren Aufgabenbereichen. Technik und Anlagen sind auf die Anforderungen unserer Fahrgäste ausgerichtet.

Zufriedene Kunden sichern unsere Marktposition und bilden die Basis für den weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Wir handeln wirtschaftlich

Unser Unternehmen befindet sich im Wettbewerb mit anderen Anbietern und vor allem dem PKW. Deshalb handeln wir wirtschaftlich und kostenbewusst.

Wir nutzen alle Möglichkeiten, Produktivität und Erträge zu steigern sowie Kosten zu senken.

Durch unsere Leistungen bestimmen wir Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes, den Erfolg unseres Unternehmens und die Sicherheit unserer Arbeitsplätze.

**Wir sind motiviert und
engagiert**

Wir wissen, dass nur gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich sind. Durch Aus- und Weiterbildung fördert unser Unternehmen unsere persönliche und berufliche Entwicklung.

Wir verpflichten uns, selbstständig, kollegial und verantwortungsbewusst zu handeln.

Das Unternehmen strebt weiterhin sichere Arbeitsplätze und humane Arbeitsbedingungen sowie eine Bezahlung an, die die Leistung des Einzelnen anerkennt. Die Sicherheit unserer Beschäftigten und der Schutz ihrer Gesundheit ist für unser Unternehmen ein Anliegen höchster Priorität.

Kalendarium 2003

März/Mai Mitte März begannen die Bauarbeiten für den neuen Bürokomplex Westforum auf dem Gelände der KVB an der Scheidtweilerstraße in Köln-Braunsfeld. Nach Ausbau und Modernisierung der Betriebshöfe und Werkstätten in den letzten Jahren werden mit dem Neubau die Verwaltungsgebäude aus den 20er und 60er Jahren ersetzt, die den Anforderungen an eine zeitgemäße Büroarchitektur nicht mehr entsprechen. Transparenz und Offenheit kennzeichnen die Architektur der künftigen Gebäude, die darin auch die Orientierung zum Kunden widerspiegeln sollen.

Am 23. Mai wurde der Grundstein für das neue Westforum gelegt.

Juni Nach über einjähriger Bauzeit ist die Modernisierung der Strecke der Linie 4 zwischen Mülheim und Schlebusch abgeschlossen. Auf sieben Kilometern ist aus einer alten Vorortbahn- und Straßenbahnstrecke eine moderne Stadtbahn mit barrierefreiem Zugang zum Kölner Nahverkehr geworden.

Ein beträchtlicher Teil der modernisierten Strecke wurde als „grünes“ Gleis angelegt: Die Bepflanzung mit dem Steinkrautgewächs Sedum bietet nicht nur einen attraktiven Anblick, sondern trägt auch zur Schallminderung bei.

Juli Die Erfolgsgeschichte der Kölner Verkehrs-Betriebe setzt sich fort: Bereits zur Jahresmitte zeichnet sich wiederum ein neuer Fahrgastrekord ab. Im Jahr 1993 blieben die Fahrgastzahlen zuletzt mit 192,6 unter 200 Mio. Seitdem schreibt das Kölner Nahverkehrsunternehmen jährlich eine neue Rekordzahl; im Jahr 2003 wurden 241,9 Mio. Fahrgäste befördert.

Der Weg ist frei für den Baubeginn der Nord-Süd Stadtbahn Köln. Mit der Auftragserteilung zum Bau der Nord-Süd Stadtbahn, des derzeit größten Infrastrukturprojekts in Deutschland, hat das Vergabeverfahren einen erfolgreichen Abschluss gefunden. Am 21. November übergab der Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe, Bauherrin des Projekts, die Aufträge an die Arbeitsgemeinschaften der ausführenden Baufirmen.

November

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember setzte die KVB einen Beschluss des Rates der Stadt Köln um: Das Niederflurnetz, das nur 35 cm hohe Bahnsteige erfordert, wird um die Linien 6, 12 und 15 erweitert. Damit einher geht eine veränderte Linienführung. Durch Trennung der hoch- und niederflurigen Strecken kommt der Nahverkehr seinem Ziel, überall einen stufenfreien Zugang zum Nahverkehr zu ermöglichen, einen großen Schritt näher.

Dezember

Als nicht börsennotierte Aktiengesellschaft verzichten wir auf die Bekanntgabe eines Kalendariums mit Finanzdaten und -terminen des laufenden Jahres.



- | 1 Überblick durch moderne Datenverarbeitung: Schaltpläne sorgen für den richtigen Durchblick.
- | 2 Rundlauf: Doppelachsen mit Antrieb.
- | 3 Ausblick: Frontansicht einer modernen Stadtbahn.



Im Hintergrund werden die Weichen gestellt

In der Leitstelle der KVB sorgen erfahrene Mitarbeiter für den reibungslosen Ablauf des Personennahverkehrs in Köln und über die Stadtgrenzen hinaus.

| 1 Ob Bahnbetrieb, Omnibusverkehr oder Steuerung von Einsatzfahrzeugen – in der Leitstelle der KVB laufen alle Fäden zusammen.

| 2 Über die Strecken und Stationen sind die Leitstellen-Mitarbeiter genau im Bilde.

| 3 Panoramatafeln zeigen die Fahrstraßen im Netz sowie die Stromversorgung.

| 4 Die Leitzentrale der KVB ist rund um die Uhr für die Kunden im Einsatz.

Wirtschaftliches Umfeld

Optimismus trotz konjunktureller Stagnation

Die Konjunktur in Deutschland, die im Verlauf des Jahres 2003 stagnierte, begann sich ab Herbst ganz langsam zu erholen. Der aufkeimende Optimismus fußte ganz überwiegend auf den positiven Erwartungen aus dem sich auflösenden politischen Reformstau mit steuerlichen Entlastungen und verbesserten Absatzperspektiven sowie auf der beruhigteren weltpolitischen Lage.

Wie in den Vorjahren war die schwache Inlandsnachfrage für den Stillstand der gesamtwirtschaftlichen Leistungsentwicklung maßgeblich verantwortlich. Die Zahl der Erwerbstätigen lag im Jahresdurchschnitt bei 38,3 Mio., die der Arbeitslosen mit einer Quote von rund 10,5 Prozent bei 4,3 Mio.

Auch in der Kölner Wirtschaft stabilisierte sich in der zweiten Jahreshälfte 2003 die Lage: Im Wesentlichen gestützt auf den sich verstärkenden Export sind die Unternehmer deutlich optimistischer als vor Jahresfrist. Die bislang erst leichte wirtschaftliche Belebung konnte den weiteren Anstieg bei den Arbeitslosenzahlen jedoch nicht verhindern.

Fahrgastzahl im ÖPNV auf hohem Niveau leicht gestiegen

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland konnte die 2002 erzielte hohe Zahl an Fahrgästen trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage im Jahr 2003 sogar noch auf 9,1 Mrd. beförderte Personen steigern. Dabei entfielen auf den Straßenpersonenverkehr 7,4 Mrd., auf den Eisenbahnpersonennahverkehr 1,7 Mrd. Fahrgäste.

Die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengeschlossenen kommunalen und regionalen Betriebe verzeichneten 2003 einen Anstieg ihrer Fahrgastzahlen um 1,5 (2002: 0,5) Prozent. Der VDV führt diese positive Entwicklung u. a. auf das weiter verbesserte Angebot, neue Strecken und attraktivere Fahrzeuge zurück. Der aufgrund der rückläufigen Beschäftigtenzahl erstmals bei den VDV-Unternehmen leicht gesunkene Zeitkartenverkauf bei Erwachsenen (- 1,7 Prozent) konnte dabei durch den deutlich gestiegenen Schülerverkehr (+ 7,0 Prozent) weit überkompensiert werden.

Die Fahrgeldeinnahmen der VDV-Unternehmen sind 2003 um 3,5 (2002: 2,0) Prozent auf 8,3 Mrd. € angewachsen, wobei die Einnahmesteigerungen im Straßenpersonenverkehr 2,4 Prozent ausmachen, die im Eisenbahnpersonenverkehr rund 6 Prozent.

Deutlich über dem allgemeinen Trend im ÖPNV hat sich im Geschäftsjahr das Fahrgastaufkommen bei den Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) entwickelt: Bei einem Zuwachs von 2,3 Prozent nutzten 2003 rund 438 Mio. Fahrgäste das Beförderungsangebot. Die Fahrgeldeinnahmen verbesserten sich um 5,1 Prozent auf 338 Mio. €.

**Verkehrsverbund Rhein-Sieg
weiter erfolgreich**



| Rasche und sichere Fahrt der Stadtbahnen auf eigenen Trassen: Unabhängig vom Straßenverkehr. Über eigene Hochbahnstrecken. Oder im Untergrund.

Geschäftsverlauf

Neuer Rekord bei den Fahrgästen

Mit 241,9 (2002: 238,8) Mio. Fahrgästen hat die KVB 2003 die bisherige Rekordmarke erneut überboten und damit die höchste Zahl an Beförderungen in der Geschichte des Unternehmens erreicht. Seit 1987 hat unser Unternehmen diese Zahl um 78 Mio. gesteigert, das entspricht knapp 50 Prozent.

Die gesamte Entwicklung unserer Fahrgastzahlen – zusammengefasst nach Fahrausweisgruppen – zeigt die nachfolgende Tabelle:

Fahrgäste (in Mio.)	2003	2002	Veränderung in Prozent
Bar-Tickets	31,4	30,8	2,0
Zeit-Tickets Erwachsene	95,7	96,0	- 0,3
Zeit-Tickets Auszubildende	78,0	75,0	4,0
Sonstige Tickets	5,4	5,2	3,9
Entgeltlicher Linienverkehr	210,5	207,0	1,7
Übriger Verkehr	31,4	31,8	- 1,3
Gesamt	241,9	238,8	1,3

Im entgeltlichen Linienverkehr haben wir 2003 mit unseren Bussen und Bahnen 210,5 (2002: 207,0) Mio. Fahrgäste befördert, 1,7 Prozent mehr als im Vorjahr.

Hierbei sind in durchweg allen Fahrausweisgruppen deutliche Zuwächse zu verzeichnen, wenn man von der Stagnation bei den Zeit-Tickets für Erwachsene absieht. Hier konnten die Steigerungen bei den Job-Tickets und 9-Uhr-Umwelt-Tickets die Rückgänge bei den Monats-Tickets nur knapp ausgleichen.

Wie in den Vorjahren bevorzugten unsere Fahrgäste die preiswerteren Zeit-Tickets. Aber auch bei den Bar-Tickets nahm die Zahl unserer Fahrgäste um 2,0 Prozent zu, im Wesentlichen aufgrund mehr verkaufter Streifen- und Mehrfahrten-Tickets. Mit einer Rekordzunahme von 15,5 Prozent oder 4,7 Mio. zusätzlicher Fahrten behaupteten die beliebten Schüler-Tickets erneut ihren Spitzenplatz von insgesamt 35,0 Mio. Fahrten im Jahr 2003, knapp vor den Semester-Tickets mit 34,1 Mio. und den Job-Tickets mit 33,1 Mio. Fahrten.

Schüler-Tickets sehr beliebt

Im übrigen Verkehr sind die unentgeltlich beförderten Fahrgäste, die Fahrgäste im Sonder- und Gelegenheitsverkehr sowie die Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis erfasst.

Übriger Verkehr leicht rückläufig

Die Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste nahm auf 19,2 (2002: 19,0) Mio. zu, davon waren 17,7 (2002: 17,4) Mio. Schwerbehinderte. Im Sonder- und freigestellten Schülerverkehr sank die Fahrtenzahl um 0,2 Mio.

Die Zahl der Fahrten ohne gültigen Fahrausweis nahm 2003 aufgrund unserer intensiven Fahrausweiskontrollen erneut ab, und zwar um 0,4 auf 10,3 (2002: 10,8) Mio.; damit sank die Schwarzfahrerquote auf 4,3 Prozent.

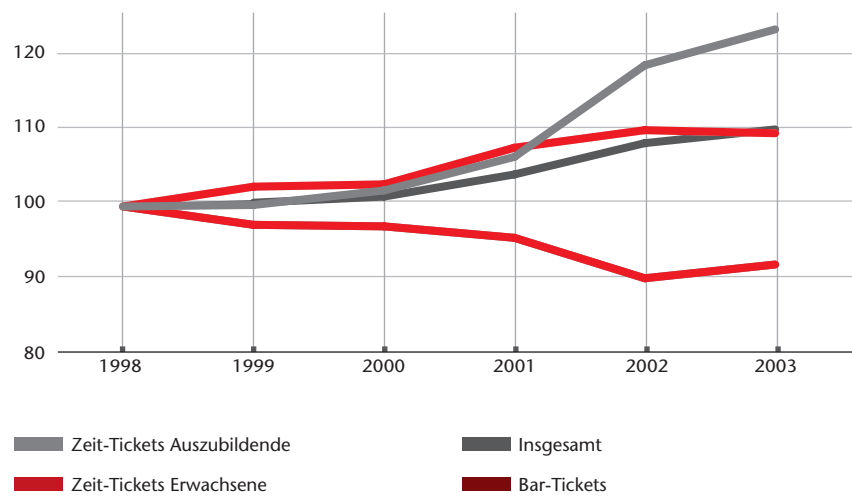
Schwarzfahrerquote weiter gesunken

Die mit Firmen und Behörden abgeschlossenen 1.295 (2002: 1.218) Verträge umfassen mittlerweile 85.000 (2002: 81.000) Arbeitnehmer, die mit Job-Tickets ihre täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte zurücklegen. Mit ihren Semester-Tickets sind in Köln nach wie vor 60.000 Studenten als KVB-Kunden unterwegs. 55.000 (2002: 53.000) Schüler von weiterführenden Schulen sind im Besitz von Schüler-Tickets. Die Zahl der Abonnements für Einzelkunden einschließlich der individuellen Monats-Ticket-Inhaber stellte sich 2003 auf unverändert etwa 80.000. Insgesamt nutzen damit rund 280.000 unserer Kunden die Vorteile dieser Angebote – oder anders ausgedrückt: Jeder vierte Kölner ist KVB-Stammkunde.

280.000 Stammkunden

Die langjährige Tendenz, dass sich Fahrgäste vorzugsweise als Dauer- oder Stammkunden an ihr Verkehrsunternehmen binden, hat sich bei uns auch 2003 wieder bestätigt: Ihr Anteil lag erneut bei hohen 85,1 Prozent.

**Fahrgäste im entgeltlichen Linienverkehr 1998 – 2003
(Index 1998 = 100)**



Umsatzerlöse (in Mio. €)	2003	2002	Veränderung in Prozent
Fahrgelderlöse	129,2	123,9	4,2
Abgeltungszahlungen	21,3	24,6	- 13,3
Periodenfremde Verkehrserlöse	2,5	5,9	- 57,4
Übrige Verkehrserlöse	6,1	5,6	9,7
Verkehrserlöse gesamt	159,1	160,0	- 0,5
Sonstige Umsatzerlöse	12,9	9,5	34,2
Gesamt	172,0	169,5	1,4

Umsatzsteigerung auf 172 Mio. €

Die Zuwächse bei den Fahrgelderlösen sowie bei den übrigen Verkehrserlösen schlugen sich – bedingt durch die stark rückläufigen Abgeltungszahlungen und periodenfremden Verkehrserlöse – nicht in einer Verbesserung der gesamten Verkehrserlöse nieder, die mit 159,1 Mio. € etwa das Vorjahresergebnis erreichten. Der Anstieg der Fahrgelderlöse beruht sowohl auf der Tarifierhebung Anfang 2003 als auch auf dem erreichten Fahrgastzuwachs.

4-prozentige Zunahme bei den Fahrgelderlösen

Der Durchschnittserlös je Fahrgast – nach Einnahmenezuteilung durch den VRS – verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Cent auf 0,61 € und bleibt damit im Bundesvergleich nach wie vor niedrig.

Der Anteil der betriebseigenen Verkaufsstellen an den erzielten Fahrgelderlösen betrug 2003 68,0 (2002: 69,7) Prozent. Hierin sind die über diese Verkaufsstellen vertriebenen Job-, Semester- und Schüler-Tickets mit 36,7 (2002: 36,3) Prozent ebenso enthalten wie die über das Abbuchungsverfahren bei Abonnements erzielten Fahrgelderlöse, die 17,7 (2002: 18,2) Prozent ausmachten.

Gelegenheitsfahrer nutzen verstärkt unsere Automaten

Über stationäre und mobile Automaten nahmen wir 20,8 (2002: 19,2) Prozent, über fremde Verkaufsstellen 11,2 (2002: 11,1) Prozent der Fahrgelderlöse ein.

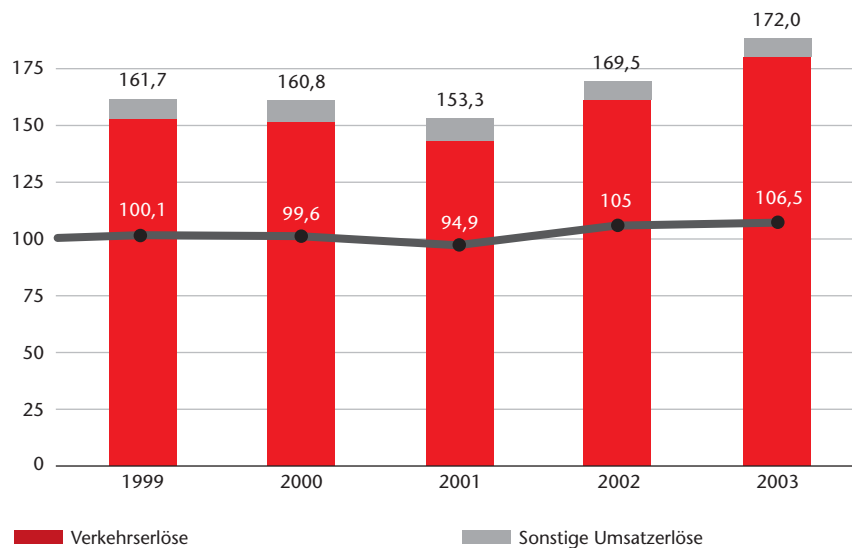
Bei den Abgeltungszahlungen wirkte sich aus, dass die Ermittlung der betriebsindividuellen Reiseweite bei der Schülerbeförderung für das Jahr 2003 bei der Aufstellung des Jahresabschlusses noch nicht abgeschlossen war. Deshalb wurde der Ausgleichsanspruch für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG zunächst mit der niedrigeren gesetzlichen Reiseweite berechnet.

Die periodenfremden Verkehrseinnahmen resultieren im Wesentlichen aus Abgeltungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter für frühere Jahre.

Die sonstigen Umsatzerlöse verbesserten sich überwiegend aufgrund der gestiegenen Leistungen für Dritte.

Insgesamt erhöhten sich die Umsatzerlöse 2003 um 1,4 Prozent auf 172,0 Mio. €, der Anteil der Verkehrserlöse machte dabei 92,5 (2002: 94,4) Prozent aus.

Umsatzerlöse 1999 – 2003 (in Mio. €, Index 1998 = 100)



Den negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – zusätzlich geprägt durch die angespannte Lage der öffentlichen Haushalte und den zunehmenden Wettbewerb bzw. Kostendruck im ÖPNV – begegneten wir außer mit unserem offensiven Marketing auch mit unserem unternehmensweiten Restrukturierungsprogramm, mit dessen Hilfe wir bis 2009 weitere deutliche Aufwandsreduzierungen und Ertragsverbesserungen erreichen wollen.

Ergebnisentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung (Kurzfassung) (in Mio. €)	2003	2002	Veränderung in Prozent
Gesamtleistung	175,0	174,8	0,1
Materialaufwand	- 82,2	- 80,3	2,4
Personalaufwand	- 162,0	- 155,6	4,1
Abschreibungen	- 32,9	- 31,0	5,9
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	18,9	6,1	•
Finanzergebnis	- 11,2	- 10,5	6,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 94,4	- 96,5	- 2,2
Steuern	- 0,3	- 0,3	- 2,1
Unternehmensergebnis	- 94,7	- 96,8	- 2,2

Die Gesamtleistung unseres Unternehmens konnten wir durch den soeben erläuterten Anstieg unserer Umsatzerlöse um 0,1 Prozent auf 175,0 Mio. € steigern.

Gesamtleistung leicht verbessert

Der Anteil des Materialaufwands an der Gesamtleistung nahm um 1,0 Prozent auf 46,9 Prozent zu und belief sich insgesamt auf 82,2 Mio. €. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen dabei insbesondere aufgrund höherer Fahrstromaufwendungen sowie notwendiger Instandhaltungen und Verbesserungen im Infrastrukturbereich um 8,2 Prozent auf 33,0 Mio. €. Gleichzeitig verminderten sich die Aufwendungen für bezogene Leistungen trotz deutlich gestiegener Fahrzeuganmietungen um 1,2 Prozent auf 49,2 Mio. €.

Materialaufwand plus 2,4 Prozent

**Personaleinsparungen wirken
erst in den Folgejahren**

Der Personalaufwand, der bei Verkehrsunternehmen wegen der hohen Personalintensität immer die weitaus größte Aufwandsposition darstellt, hat 2003 um 4,1 Prozent auf 162,0 Mio. € zugenommen. Diese Entwicklung wurde durch die tarifliche Anhebung der Bezüge um 2,4 Prozent ab 1. Januar bzw. 1. April 2003, die höheren Sozialabgaben und die deutlich gestiegenen Aufwendungen für die Altersversorgung, insbesondere für ZVK-Umlagen, verursacht. Der Anteil des Personalaufwands an der Gesamtleistung erhöhte sich auf 92,5 (2002: 89,0) Prozent.

**Abschreibungen investitions-
bedingt erneut gestiegen**

Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen nahmen aufgrund der erheblichen Investitionen – im Wesentlichen für Baumaßnahmen und Fahrzeugbeschaffungen – erneut um 5,9 Prozent auf 32,9 Mio. € zu.

**Sonstige Aufwendungen und
Erträge im Saldo verbessert**

Der Ertragssaldo aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen verbesserte sich 2003 um insgesamt 12,8 Mio. € auf 18,9 (2002: 6,1) Mio. €. Hier wirkte sich u.a. aus, dass die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Vorjahr durch die Bildung von notwendigen Restrukturierungsrückstellungen belastet waren.

Das negative Finanzergebnis veränderte sich aufgrund des im Jahresdurchschnitt gestiegenen Darlehensvolumens trotz des niedrigeren Zinsniveaus um 0,7 Mio. € auf - 11,2 (2002: - 10,5) Mio. €.

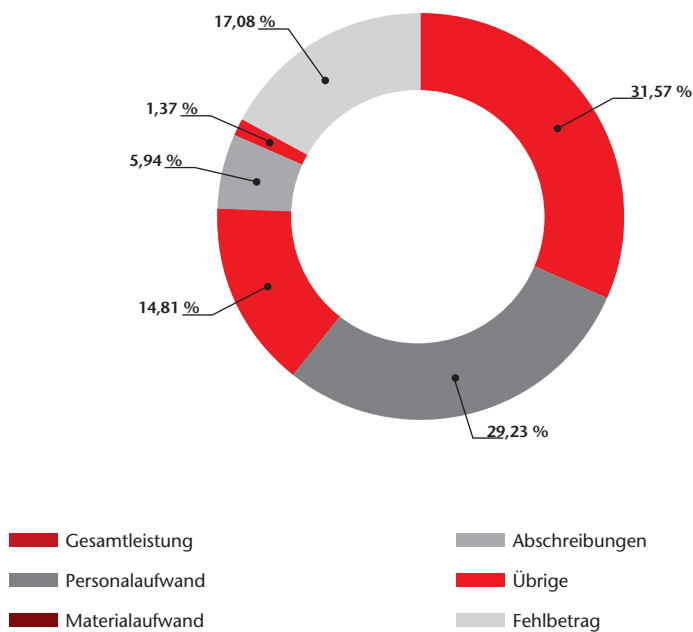
Der Fehlbetrag aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verbesserte sich 2003 um 2,2 Prozent von 96,5 auf 94,4 Mio. €.

Der Steueraufwand blieb mit 0,3 Mio. € unverändert zum Vorjahr.

Das Unternehmensergebnis verbesserte sich im Geschäftsjahr um 2,2 Prozent von - 96,8 auf - 94,7 Mio. €. Nach dem Organschaftsvertrag wird das Ergebnis durch die Holding, die Stadtwerke Köln GmbH, ausgeglichen. Der Aufwanddeckungsgrad verbesserte sich 2003 entsprechend auf 69,6 (2002: 68,6) Prozent.

**Aufwanddeckungsgrad
auf 69,6 Prozent verbessert**

Gewinn- und Verlustrechnung 2003 (in Prozentanteilen)



Im Unternehmensergebnis sind die Folgekosten für das Vorhalten der Infrastruktur mit 53,6 (2002: 51,6) Mio. € enthalten. In diesen Werten sind die seit 1990 geleisteten anteiligen Zuschüsse der Stadt Köln bereits verrechnet; im Geschäftsjahr betrug der letztmalig gewährte, künftig entfallende Wegekostenzuschuss 12,8 Mio. €.

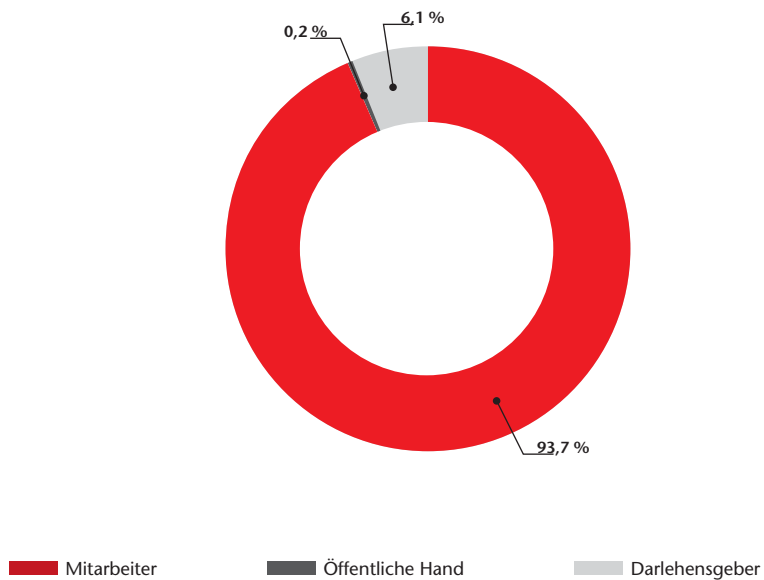
Wertschöpfung

Wertschöpfung verbessert

Die Unternehmensleistung der KVB, die im Wesentlichen durch die Umsatzerlöse bestimmt wird, verbesserte sich 2003 um 2,6 Prozent auf 216,2 Mio. €. Nach Abzug der Vorleistungen, insbesondere Material und Dienstleistungen, und unter Einbeziehung des Ergebnisausgleiches durch die Stadtwerke Köln GmbH betrug unsere Wertschöpfung im Geschäftsjahr 172,9 (2002: 166,3) Mio. €.

Wertschöpfung (in Mio. €)	2003	2002
Entstehung		
Umsatzerlöse	172,0	169,5
Sonstige Erträge	44,2	41,4
Unternehmensleistung	216,2	210,9
Ergebnisausgleich Holding	94,7	96,8
Vorleistungen	- 138,0	- 141,4
Gesamt	172,9	166,3
Verteilung		
Mitarbeiter	162,0	155,6
Öffentliche Hand	0,3	0,3
Darlehensgeber	10,6	10,4

Verteilung der Wertschöpfung 2003 (in Prozentanteilen)



Aus dieser Wertschöpfung erhielten unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 2003 mit 93,7 Prozent den weitaus größten Teil; 0,2 Prozent gingen als Steuern und sonstige Abgaben an den Staat. Die Zinsen beanspruchten 6,1 Prozent der Wertschöpfung.



Unterwegs in alle Richtungen

| Tag für Tag nehmen Hunderttausende das Angebot der KVB in Anspruch. Vielfältige Kombinationsmöglichkeiten von Bussen und Bahnen – wie hier am Neumarkt – sowie aufeinander abgestimmte Fahrpläne stellen sicher, dass alle Fahrgäste schnell und bequem ihr Ziel erreichen.

Investitionen

Neuinvestitionen vorübergehend rückläufig

Im Geschäftsjahr 2003 haben wir nur rund 77,8 (2002: 127,8) Mio. € in erforderliche Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände investiert. Die für die Zukunftssicherung der KVB und die weitere Attraktivierung unseres Angebotes für unsere Fahrgäste notwendigen Investitionsausgaben waren damit – im Vergleich zu dem sehr hohen Niveau der letzten Jahre – erstmals wieder rückläufig. Diese Entwicklung ist jedoch nur vorübergehend. Bereits 2004 wird das Investitionsvolumen durch unser Nord-Süd-Stadtbahn-Projekt und die Beschaffung der neuen niederflurigen K-4500-Stadtbahnwagen wieder deutlich ansteigen.

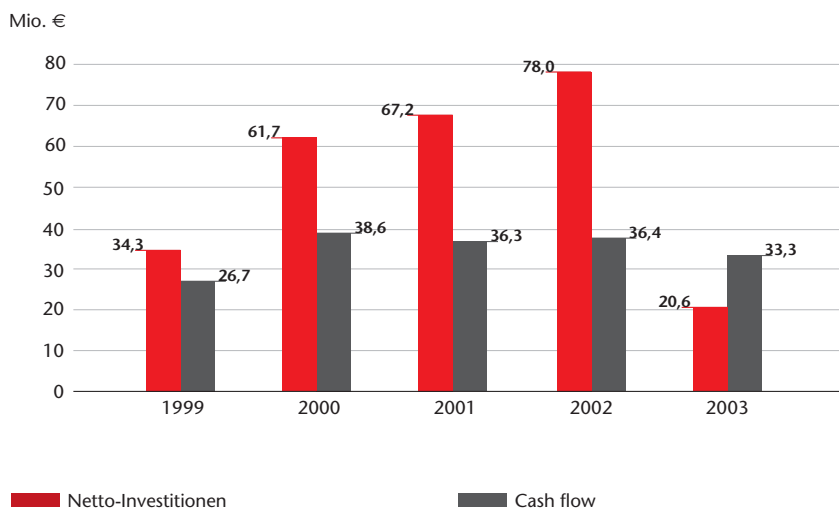
Investitionen (in Mio. €)	2003	2002	Veränderung in Prozent
Stadtbahn	71,9	121,8	- 41,0
Omnibus	5,9	6,0	- 1,7
Gesamt	77,8	127,8	- 39,1

Knapp 93 Prozent unserer Investitionen entfielen auf den Bereich Stadtbahn, rund sieben Prozent auf den Omnibusbereich.

Größtes und herausragendes Einzelprojekt war im Berichtsjahr mit einem Volumen von 21,3 Mio. € die Nord-Süd Stadtbahn. Im Rahmen der Erweiterung und Modernisierung unseres Fahrzeugparks wendeten wir für die Beschaffung von hoch- und niederflurigen Stadtbahnwagen 8,2 Mio. € auf, für neue Niederflur-Gelenkbusse 5,9 Mio. €. In die Umrüstung verschiedener Stadtbahnstrecken mussten 15,9 Mio. € investiert werden; die Einrichtungen des neuen digitalen Funknetzes erforderte 2,7 Mio. €.

Nach Absetzung der verrechneten Zuschüsse für Anlagen, Strecken und Fahrzeuge in Höhe von 57,2 Mio. € wurden unsere Netto-Investitionen 2003 zu 100 (2002: 46,7) Prozent durch den Cash flow gedeckt.

Netto-Investitionen, Cash flow 1999 – 2003 (in Mio. €)



Vermögens- und Kapitalstruktur

Unser Vermögen besteht zu über 85 Prozent aus Anlagen

Das bilanzielle Gesamtvermögen der KVB hat sich 2003 um 2,4 Prozent auf 503,3 Mio. € verringert: Das Anlagevermögen reduzierte sich um 3,0 Prozent auf 428,8 Mio. €, während das Umlaufvermögen um 1,1 Prozent auf 74,2 Mio. € zunahm und die Rechnungsabgrenzungsposten auf 0,3 Mio. € anwuchsen. Dabei entfielen auf das Anlagevermögen 7,2 Mio. € immaterielle Vermögensgegenstände, 412,8 Mio. € Sachanlagen und 8,8 Mio. € Finanzanlagen. Das Umlaufvermögen teilt sich auf in Vorräte (17,7 Mio. €), Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände (54,6 Mio. €) und flüssige Mittel (1,9 Mio. €).

Der Anteil des Anlagevermögens in Höhe von 85,2 (2002: 85,8) Prozent am Gesamtvermögen spiegelt die hohe Anlagenintensität unseres Unternehmens wider. Das gesamte Anlagevermögen ist zu 50,6 (2002: 46,8) Prozent durch Eigenkapital einschließlich hälftigem Sonderposten abgedeckt.

Eigenkapitalquote verbessert

Unser Eigenkapital unter Einbeziehung des halben Sonderpostens mit Rücklageanteil beträgt im Berichtsjahr 217,2 (2002: 206,9) Mio. €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich auf 43,2 (2002: 40,1) Prozent.

Der Sonderposten mit Rücklageanteil enthält erstmalig auch die noch nicht mit dem Anlagevermögen verrechneten Investitionszuschüsse. Sie wurden im Geschäftsjahr 2003 aus Gründen der Bilanzklarheit und -übersichtlichkeit aus den sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert; die Vorjahreszahlen haben wir entsprechend angepasst.

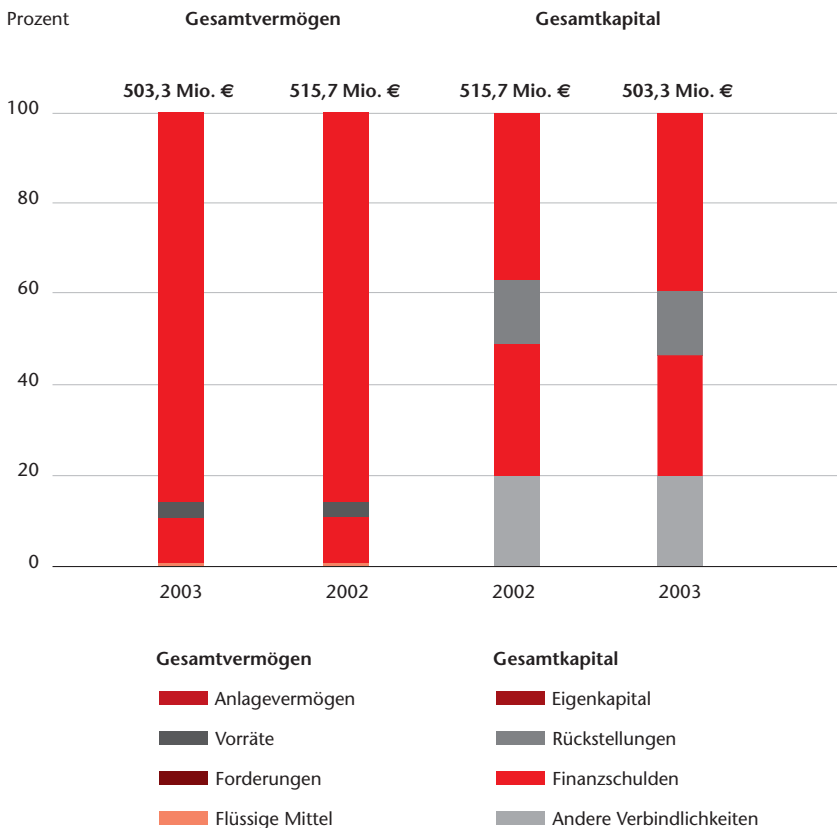
Der Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital betrug 15,1 (2002: 14,3) Prozent. Die Finanzschulden machten Ende 2003 rund 129,8 (2002: 150,2) Mio. € aus, das sind 25,8 Prozent des Gesamtkapitals. Die nach Abzug der flüssigen Mittel verbleibende Nettoverschuldung verringerte sich auf 127,9 (2002: 147,8) Mio. €.

Bilanzstruktur (Kurzfassung)

	2003		2002	
	Mio. €	Prozent	Mio. €	Prozent
Anlagevermögen	428,8	85,2	442,3	85,8
Vorräte	17,7	3,5	18,0	3,5
Forderungen	54,9	10,9	53,0	10,2
Flüssige Mittel	1,9	0,4	2,4	0,5
Gesamtvermögen	503,3	100,0	515,7	100,0
Eigenkapital	217,2	43,2	206,9	40,1
Rückstellungen	76,3	15,1	73,8	14,3
Finanzschulden	129,8	25,8	150,2	29,1
Andere Verbindlichkeiten	80,0	15,9	84,8	16,5
Gesamtkapital	503,3	100,0	515,7	100,0

Beim Fremdkapital hatten 211,5 Mio. € (73,9 Prozent) langfristigen Charakter, 74,6 Mio. € (26,1 Prozent) waren kurzfristig. Gegenüber dem Vorjahr nahm das langfristige Fremdkapital um 3,8 Mio. € ab, das kurzfristige verringerte sich ebenfalls, und zwar um 18,8 Mio. €.

Bilanzstruktur 2002/2003 (in Prozent)



Finanzierung

Eigenfinanzierung

Der Cash flow, Indikator für die finanzielle Leistungskraft eines Unternehmens, weist – unter Einbeziehung des Ergebnisausgleiches durch die Holding – einen Geldzufluss von 33,3 (2002: 36,4) Mio. € und eine Rentabilität (gemessen am Umsatz) von 19,4 (2002: 21,6) Prozent aus.

Der Einnahmeüberschuss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, in dem die Mittelbindung im Working capital bereits berücksichtigt ist, verringerte sich auf 17,7 (2002: 30,3) Mio. €.

Aufgrund der eingeschränkten Investitionstätigkeit und dem erhaltenen Mittelzufluss wurde der operative Einnahmeüberschuss hier nicht verwendet. Der Mittelzufluss für Investitionen lag – unter Berücksichtigung der Investitionszuschüsse und Anlagenverkäufe – bei 2,2 Mio. €.

Mithilfe des operativen Einnahmeüberschusses sowie des Mittelzuflusses aus der Investitionstätigkeit konnten wir den Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit zu 97,5 Prozent finanzieren.

Die Zahlungsmittel beliefen sich Ende 2003 auf 1,9 (2002: 2,4) Mio. €.

Kapitalflussrechnung (Kurzfassung) (in Mio. €)	2003	2002
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	17,7	30,3
Mittelzu-/abfluss aus Investitionstätigkeit	2,2	- 83,4
Mittelzu-/abfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 20,4	54,9
Veränderung der Zahlungsmittel	- 0,5	1,8
Zahlungsmittel	1,9	2,4
Cash flow	33,3	36,4
– in Prozent des Umsatzes	19,4	21,6

Personal, Logistik, Innovation

Die Zahl unserer Mitarbeiter zum 31.12. – sowohl insgesamt als auch die der in Vollzeitbeschäftigte umgerechneten Aktiven – hat sich 2003 im Vergleich zum Vorjahr deutlich verringert. Ohne messbare Angebotseinschränkungen für unsere Fahrgäste konnte sie im Wesentlichen aufgrund von Vorruhestandsvereinbarungen insgesamt um 143 auf 3.208 Mitarbeiter bzw. um 108 auf 3.041 Aktive reduziert werden.

**Vorruhestand hilft
Mitarbeiterzahl zu senken**

Im Geschäftsjahr 2003 haben wir 97 Ausbildungsplätze angeboten und damit das hohe Niveau des Vorjahres beibehalten. Die KVB als einer der großen Arbeitgeber in Köln kommt damit weiterhin ihrer Verpflichtung nach, jungen Menschen – auch über den eigenen Nachwuchsbedarf hinaus – eine qualifizierte Berufsausbildung zu vermitteln. Auf der Grundlage der tariflichen Regelungen beschäftigen wir diese jungen Menschen nach Beendigung ihrer Ausbildung zunächst befristet weiter.

**Ausbildung für junge
Menschen in Köln**

Unser Bestellvolumen für Güter und Dienstleistungen hat sich im Berichtsjahr maßgeblich im Zusammenhang mit der Übernahme der Bauherrenschaft für die mit GVFG-Mitteln geförderte Nord-Süd Stadtbahn vergrößert. 47 Aufträge wurden nach europaweiten Ausschreibungen gemäß VOB/VOL vergeben. Trotz umfangreicher Neueinlagerungen, z. B. für die neue Fahrzeugserie K 5000, konnte der Lagerwert auf 17,3 Mio. € zurückgeführt werden. Unser Versorgungs-Servicegrad erreichte bei etwa 200.000 Lagerbewegungen einen Wert von 97,5 Prozent.

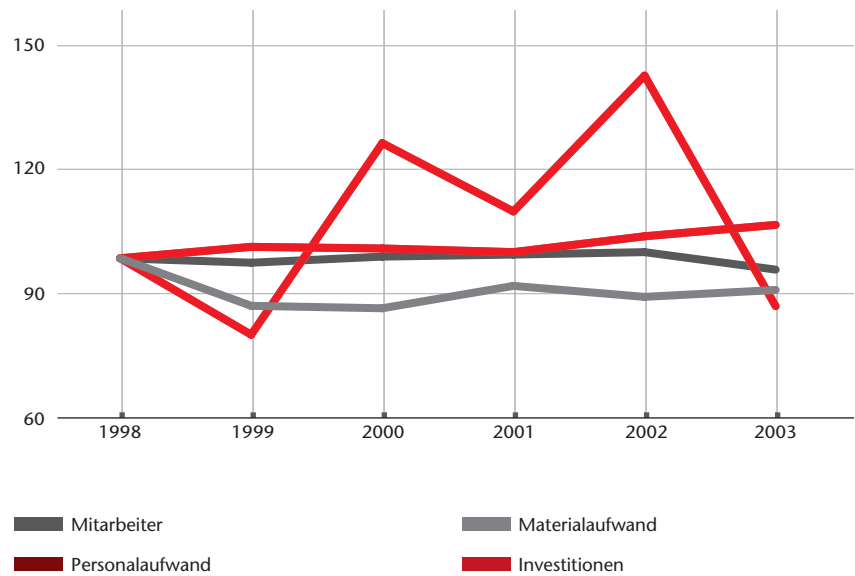
**Nord-Süd Stadtbahn lässt Bestell-
volumen sprunghaft ansteigen**

Im Geschäftsjahr haben wir uns bei der Weiterentwicklung und Einführung neuer Techniken schwerpunktmäßig der Sicherheit und dem Service gewidmet. Im Wesentlichen betrafen diese Investitionen die Einführung digitaler Funktechnik im Rahmen des rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystems (RBBL) sowie Zugsicherungs- und Kommunikationsanlagen und Fahrgast-Info-Systeme, Nachrichten- und Netzleittechnik.

**Sicherheit und Service hatten
oberste Priorität**

Forschungs- und Entwicklungsprojekte im klassischen Sinne standen nicht an.

**Mitarbeiter, Investitionen, Material-/Personalaufwand
(Index 1998 = 100)**



**Kontinuierliche Verbesserung
beim Umweltschutz**

Im Bereich Umweltschutz haben wir uns im Jahr 2003 einer erneuten Umweltbetriebsprüfung – gemäß EMAS II – für die Betriebsteile Weidenpesch, Merheim und Wesseling unterzogen sowie wegen des festliegenden 3-jährigen Turnus eine vereinfachte Umwelterklärung erstellt. Für darüber hinausgehende Details verweisen wir auf unseren gültigen Umweltbericht aus dem Jahr 2002.

Als erwähnenswerte konkrete Maßnahmen wurden im Rahmen des Boden- und Grundwasserschutzes die neue Abwasserbehandlungsanlage in unserer Stadtbahn-Hauptwerkstatt in Weidenpesch in Betrieb genommen sowie Langzeitmessungen zur Erfassung der Erschütterungs- und Schallimmissionen bei den Anliegern von Streckenbereichen aufgenommen.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

Die beabsichtigte Gründung einer ÖPNV-Holding Köln/Bonn, die basierend auf den jahrelang praktizierten Kooperationen eine konsequente strategische Fortentwicklung der beiden großen ÖPNV-Unternehmen in der Region darstellen sollte, um auch mit Blick auf die anstehende Liberalisierung des EU-Verkehrsmarktes die erforderliche Stärkung durch eine geeinte Wirtschaftskraft zu erreichen, ist nach der abschlägigen Entscheidung des Rates der Stadt Bonn vom 8. Mai 2003 zum gegenwärtigen Zeitpunkt als gescheitert anzusehen.

Gründung einer ÖPNV-Holding Köln/Bonn gescheitert

Vor dem Hintergrund des Wandels der Markt- und Wettbewerbsbedingungen ist es dringend geboten, unser Unternehmen so aufzustellen, dass es auch als kommunales Verkehrsunternehmen erfolgreich am Wettbewerb teilnehmen kann. Die KVB hat deshalb im Jahr 2001 mit Unterstützung einer Beratungsgesellschaft eine unternehmensweite Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung durchgeführt und die dabei gewonnenen Erkenntnisse mit potenziellen Wettbewerbern mittels eines Benchmarkings verglichen.

Restrukturierung, die Aufgabe der nächsten Jahre

Die KVB hat daraufhin für die unternehmensseitig beeinflussbare betriebliche Sphäre die Umsetzung eines Restrukturierungsprogrammes zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen. Ziel ist es, die Wettbewerbslücke einerseits durch Kostensenkungsmaßnahmen, aber andererseits auch durch die Steigerung der Ertragskraft zu schließen.

Neben der Optimierung der Prozessabläufe und des Leistungsangebotes ist ein wesentlicher Eckpfeiler die Einführung des Spartentarifvertrages für den Nahverkehr (TV-N NW) für Neueingestellte zum 1. Januar 2003 sowie für Altbeschäftigte zum 1. Januar 2004. Allein hiervon versprechen wir uns mittelfristig durchschnittliche Einsparungen von etwa 4,5 Mio. € pro Jahr. Damit erbringen auch die KVB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter einen substanziellen und nachhaltigen Beitrag zur Konsolidierung ihres Unternehmens.

Kürzungen bei den ÖPNV-Fördermitteln

Hinsichtlich der Finanzierung von Investitionsprojekten hat sich die 50-prozentige Kürzung der so genannten Bundesregionalisierungsmittel im Berichtsjahr auch bei uns ausgewirkt. Seitens der Bezirksregierung Köln wurde für die Kölner Region eine Prioritätenliste für die Projekte der KVB und der Stadt Köln angefordert. Folglich können nicht alle angedachten Baumaßnahmen kurzfristig realisiert werden.

Das EuGH-Urteil zur ÖPNV- Finanzierung in Deutschland

Am 24.07.2003 hat der Europäische Gerichtshof sein bedeutsames Urteil zur gegenwärtigen Finanzierungspraxis des ÖPNV in Deutschland gesprochen und dabei einiges klargestellt.

Ausgangslage war der Rechtsstreit zweier Verkehrsunternehmen im Bereich Altmark über die Vereinbarkeit der Gewährung von Betriebskostenzuschüssen mit dem europäischen Beihilferecht.

Entsprechend der Entscheidung des EuGH kann an Unternehmen, die eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen erbringen, für die keine öffentlichen Zuschüsse gezahlt werden, diese Verkehrsleistung direkt vergeben werden. Sofern jedoch bei einer Direktvergabe Zuschüsse gewährt werden, sind diese an die Einhaltung bestimmter Auflagen gebunden.

Derzeit ist rechtlich noch nicht abschließend geklärt, ob und in welcher Form die Prüfkriterien auf die KVB und vergleichbare Unternehmen anzuwenden sind. Dennoch bereiten wir uns im Rahmen unseres Restrukturierungsprogrammes darauf vor, die Auflagen des EuGH-Urteils zu erfüllen und wirtschaftlich umzusetzen.

Auftragserteilung zum Bau der Nord-Süd Stadtbahn

Wie geplant konnte für eine erste Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahnstrecke zwischen Breslauer Platz, Altstadt, Severinsviertel und Bonner Straße die Auftragserteilung im Jahr 2003 erfolgen.

Ende Oktober 2003 war das aufwändige Verfahren zur Vergabe der beiden Hauptaufträge für die erste Baustufe vom Breslauer Platz bis zur Marktstraße im Zuge der Bonner Straße abgeschlossen.

Die Nord-Süd Stadtbahn wird eine neue Lebensader im öffentlichen Personennahverkehr in Köln: Die Altstadt und die südlichen linksrheinischen Stadtteile werden besser erschlossen und direkter mit Innenstadt und Hauptbahnhof verbunden. Darüber hinaus werden mit der Realisierung der Nord-Süd Stadtbahn wesentliche verkehrliche und betriebliche Vorteile dadurch erzielt, dass der heutige Innentunnel 'Dom/HBF – Poststraße' stark entlastet wird.

Das Großprojekt Nord-Süd Stadtbahn, dessen Verwirklichung sieben Jahre in Anspruch nehmen wird, stärkt die Wirtschaft in Köln und der Region und sichert Arbeitsplätze.

Bis 2010 soll dieses Jahrhundert-Projekt, das größte und technisch anspruchsvollste des Kölner U-Bahn-Baus, in drei Baustufen abgeschlossen werden. Die erste erstreckt sich über vier Kilometer vom Breslauer Platz bis zur Marktstraße, die zweite rund 850 Meter von der Haltestelle Bonner Wall bis zur Rheinuferstraße und die dritte, die oberirdisch verläuft, von der Marktstraße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd.

Gemäß einem Beschluss des Rates der Stadt Köln vom Dezember 2001 soll allen KVB-Fahrgästen alsbald ein stufenfreier Zugang zu unseren Bussen und Bahnen ermöglicht werden. Zu diesem Zweck beschloss der Rat, das existierende Niederflernetz, das ebenerdigen Einstieg bietet und die oberirdisch in Ost-West-Richtung verkehrenden Linien 1, 7, 8 und 9 umfasst, zu erweitern. Aufgrund der baulichen Vorgaben und des vorhandenen Fahrzeugparks sowie der Tatsache, dass ein Mischbetrieb von hoch- und niederflurigen Bahnen schon wegen der unterschiedlichen Bahnsteighöhen nicht möglich ist, kamen hierfür zunächst nur die drei in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Linien 6, 12 und 15 infrage, die nunmehr allesamt über die Ringstrecke geleitet werden und dort einen ebenerdigen Einstieg in die Fahrzeuge bieten. In mühevoller Kleinarbeit mussten die Linienführungen unter Berücksichtigung der bekannten Fahrgastströme neu festgelegt und die Linien- und Umsteigebeziehungen neu geordnet sowie ein dazu passender Fahrplan entwickelt werden. Zum 14.12.2003 konnte das neue System, das für die meisten Fahrgäste spürbare Vorteile bringt, in Kraft gesetzt werden.

Positive Reaktion auf Liniennetzänderung und Fahrplanumstellung

Das Betreten und Verlassen der Fahrzeuge ist bei höhengleichem Einstieg deutlich bequemer, insbesondere für ältere und behinderte Menschen, Eltern mit Kinderwagen oder Fahrgäste mit Gepäck oder Fahrrädern. Zudem geht es sehr viel schneller vonstatten, was die Reisezeit verkürzt und die Pünktlichkeit erhöht.

Der Nachteil für einige Fahrgäste, dass sie aufgrund der vorgenommenen Linienentflechtung vielleicht einmal mehr umsteigen müssen, wird anderen zum Vorteil, die nunmehr durchfahren können. Bereits im kommenden Sommer wird auch Kölns meistfrequentierter Umsteigepunkt, der Neumarkt, der bislang nur oberirdisch einen höhengleichen Einstieg hat, umgebaut, um auch dort unseren U-Bahn-Fahrgästen den größtmöglichen Komfort durch höhengleichen Einstieg bieten zu können.

Elektronische Fahrausweise eingeführt

Unsere 80.000 JobTicket-Kunden gehören seit dem 1. April 2003 zu den ersten im VRS, deren altes Papierticket gegen ein elektronisches Chipticket ausgetauscht wurde. Mithilfe des integrierten Microchips, auf dem alle ticketbezogenen Daten gespeichert sind, kann aufgrund der elektronischen Prüfbarkeit Missbrauch ausgeschlossen werden: Bei Verlust wird es einfach gesperrt. Weiterer Vorteil ist neben der geringen Größe und besseren Haltbarkeit die auf fünf Jahre ausgedehnte Gültigkeitsdauer.

Neue Fahrzeuge

Im Zuge der andauernden Erweiterung und Modernisierung unseres Fahrzeugparks wurden nach den umfangreichen Neubeschaffungen von Stadtbahnwagen der Serien K 4000, K 5000 sowie der ab 2005 anstehenden K 4500-Fahrzeuge im Berichtsjahr 20 Citaro-Niederflur-Gelenkbusse neu beschafft, die auch bereits alle ausgeliefert wurden. Die sehr modernen und äußerst zweckmäßig konzipierten, robusten Fahrzeuge ergänzen unsere Citaro-Niederflur-Standardbusflotte und werden überwiegend im Schülerverkehr eingesetzt.

Streckenerneuerungen

Im Juni 2003 wurden die Umbauarbeiten auf der Linie 4, rechtsrheinischer Teil, zwischen der Keupstraße und Schlebusch abgeschlossen. Es wurden sieben Haltestellen neu errichtet, womit auf der gesamten Strecke der Linie 4 ein stufenloser Ein- und Ausstieg realisiert ist. Die Gleise wurden an der Markgrafenstraße auf einem 1.100 Meter langen Streckenabschnitt auf einer millimetergenau hergestellten Asphaltchicht verklebt. Der besondere Vorzug dieser Bauweise, die im Übrigen durch ihre Wirtschaftlichkeit und den geringen Instandhaltungsaufwand überzeugt, war die verkürzte Bauzeit. Die abschließende Begrünung mit immergrünem Sedum-Steinkraut befriedigt neben ästhetischen Ansprüchen durch ihre Lärmabsorbierung auch Umweltschutzinteressen und benötigt zudem keinen Wartungsaufwand.

Nach dem Abriss des Altbaues aus den 20er Jahren im März 2003 entsteht zurzeit unser neues Verwaltungsgebäude, das „Westforum“. Aufgrund der Entscheidung, die Bauphase durch parallele Bauzyklen deutlich zu verkürzen, werden die Mitarbeiter, die seit Januar 2003 in angemieteten Büroräumen am Maarweg untergebracht sind, bereits im Juni dieses Jahres in die bis dahin errichteten Gebäudekomplexe 2 und 3 einziehen, während das Gebäude 1 erst anschließend kernsaniert und auch äußerlich den beiden Neubauten angepasst wird.

Westforum wird neues Kunden- und Bürocenter

Der neue dreizügige Gebäudekomplex, der sich in Architektur und Atmosphäre an den Kundenbedürfnissen orientiert und den heutigen arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen entspricht, bietet den Mitarbeitern kommunikationsfreundliche, moderne Arbeitsplätze, die ein teamorientiertes, effizientes Arbeiten fördern und die KVB als offenen und verlässlichen Dienstleister präsentieren.

Der Aufsichtsrat hat Herrn Werner Böllinger mit Wirkung vom 1. Januar 2004 zum Vorstandsmitglied und neuen Vorstandssprecher der KVB bestellt. Herr Böllinger, ehemaliger Kämmerer der Stadt Köln, war seit Mai 2001 als Vorstand der HGK tätig.

Personalien

Er ist Nachfolger von Herrn Dr. Erhard Schrammeyer, dessen Bestellung als Vorstand der KVB zum 31. Dezember 2003 endete.

Zum neuen Vorstandsmitglied der KVB ab 1. November 2003 wurde durch Aufsichtsratsbeschluss Herr Walter Reinartz bestellt. Herr Reinartz, seit Oktober 2000 Geschäftsführer des VRS, war zuvor bei der DB sowie dem Bundesverkehrsminister tätig.

Er löst im Vorstand Herrn Dr. Wolfgang Meyer ab, der nach 26 Jahren im KVB-Vorstand zum 31. Oktober 2003 in den Ruhestand trat.

Finanzvorstand Frau Edith Wurbs, seit 1999 im Vorstand der KVB, wurde vom Aufsichtsrat für weitere fünf Jahre wiederbestellt.

Personalvorstand und Arbeitsdirektor Herr Hubert Kämmerling, seit 1958 im Unternehmen, davon 14 Jahre als Betriebsratsvorsitzender, wurde vom Aufsichtsrat ebenfalls für weitere fünf Jahre wiederbestellt.



Service auf der ganzen Linie

Immer gut aufgehoben: In den Kundenzentren bieten geschulte Mitarbeiter den Fahrgästen der KVB kompetente Beratung und schnellen Service.

| 1 Ob Tages-, Monats- oder Gruppenticket – bei der Wahl des passenden Fahrscheins hilft das KVB-Personal gerne weiter.

| 2 Moderne Zeiten: Auch online können sich Fahrgäste über Neuigkeiten, Service und Angebote rund um die KVB informieren.

| 3 Schnelle Information per Telefon oder „Klein-Gedrucktes“ für die Tasche – die Berater bieten die passenden Informationen.

| 4 Das Team im Kundenzentrum hat immer ein offenes Ohr für die Wünsche und Fragen der Fahrgäste.

Ausblick – Nachtragsbericht

Konjunktur legt im 1. Quartal leicht zu

Aufgrund der anhaltenden Dollarschwäche und der noch zu geringen binnenwirtschaftlichen Impulse nimmt nach Einschätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung die Konjunktur im 1. Quartal 2004 mit einer um 0,4 Prozent höheren Wirtschaftsleistung als im Vorjahr nur leicht zu.

ÖPNV-Branche wird zur Ader gelassen

Die Aufrechterhaltung des bisherigen ÖPNV-Angebotes in vollem Umfang scheint nicht nur durch die drohende Kürzung der Aufgabenträgerpauschale für die Kreise und kreisfreien Städte in NRW von 500.000 € auf 150.000 €, die schon 2004 realisiert werden soll, fraglich. Darüber hinaus wird auch die Verbundpauschale, die die Zweckverbände jährlich vom Land NRW erhalten, um 150.000 € reduziert.

Weiter werden aufgrund der beschlossenen zweiprozentigen Kürzung der Gelder für die Fahrleistung im SPNV in 2004 allein in NRW 1,3 Mio. Zugkilometer eingespart, wovon der VRS glücklicherweise „nur“ mit 59.000 Zugkilometern betroffen ist.

Neben den Zweckverbänden stehen aber auch den Verkehrsunternehmen massive Mittelstreichungen ins Haus: So werden entsprechend den Vorschriften des Haushaltsbegleitgesetzes die Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG gekürzt, und zwar für 2004 um vier Prozent, 2005 um acht Prozent und 2006 sogar um zwölf Prozent. Und schließlich werden die Mineralölsteuervergünstigung für den ÖPNV sowie die Steuervergünstigung für Fahrstrom im ÖPNV-Betrieb bereits in 2004 um zwölf Prozent reduziert; Kürzungen, die die Unternehmen an anderer Stelle ausgleichen müssen.

TV-N NW eingeführt

Seit dem 1. Januar 2004 gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der KVB AG der Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW). Er wurde mit dem Abschluss der entsprechenden Anwendungsvereinbarung zwischen der KVB und dem Kommunalen Arbeitgeberverband einerseits sowie der Gewerkschaft ver.di und der dbb Tarifunion andererseits in Kraft gesetzt und wird von allen Beteiligten „als ein dringend notwendiger Schritt auf dem Weg zur Erreichung der angestrebten Wettbewerbsfähigkeit“ angesehen. Auch wenn die erwarteten

deutlichen Einsparungen erst sukzessive ihr volles Potenzial entwickeln, leisten sie doch von Beginn an ihren Beitrag zur Erreichung unseres Restrukturierungszieles, z. B. aufgrund der Streichung bislang arbeitsfreier Tage. TV-N NW und die zugehörige Anwendungsvereinbarung vom 7. Oktober 2003 bewirken einerseits ein gegenüber BAT/BMT-G perspektivisch abgesenktes Entgeltniveau. Im Gegenzug schützen sie die Beschäftigten bis 2009 vor betriebsbedingten Beendigungskündigungen, begrenzen die Fremdvergabequote für Buslinienverkehrsleistungen und verschaffen dem Unternehmen über einen entsprechenden Ratsbeschluss vom 19. Dezember 2003 (Bekanntnis zum Unternehmen) eine gesicherte Restrukturierungsphase zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit.

Seit dem 1. Februar 2004 gilt im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) ein neues Tarifsystem mit neuen Preisen. Damit kommen die KVB und ihre Partner im VRS den Wünschen der Fahrgäste entgegen, die sich in verschiedenen Befragungen für ein verständlicheres Tarifsystem ausgesprochen haben. Das bisherige Tarif“zonen“modell mit seinen 173 unterschiedlichen Zonen wurde ersetzt durch ein so genanntes Tarif“gebiets“modell, bei dem eine Stadt/Gemeinde einem Tarifgebiet entspricht. Wer sich innerhalb seiner Stadt/Gemeinde „chauffieren“ lässt, benötigt dafür ein Ticket der Preisstufe 1, ein so genanntes CityTicket. Geht die Fahrt in einen Nachbarort, ist Preisstufe 2 oder ein CityPlusTicket fällig. Den Regionalverkehr betreffen je nach Reisesweite die RegioTickets der Preisstufen 3 und 4 und die Stufe 5 mit dem NetzTicket gilt für den gesamten Verbundraum. Ergänzend wurde auch die bisherige Kurzstreckenregelung nachgebessert: Das neue Kurzstrecken-Ticket gilt einheitlich ab einem beliebigen Startpunkt im Netz für eine Fahrt bis zu einem längstens vier Haltestellen entfernten Ziel.

KVB und VRS versprechen sich von diesem sehr viel kundenfreundlicheren Tarif, der sich auch Ortsfremden oder Gelegenheitsfahrern sehr schnell erschließt und mit einer fairen Preisgestaltung einhergeht, eine deutliche Stärkung des ÖPNV – auch durch den Abbau von Zugangshemmnissen. Ferner bedeutet die neue Tarifstruktur einen großen Schritt in Richtung Harmonisierung der Verbund- und Gemeinschaftstarife, denn die Raumstruktur dieses Modells entspricht bereits der des geplanten NRW-Tarifs.

**Eine Stadt. Ein Preis –
Das neue Preissystem im VRS**

Der „Fahrweg“ kommt

Anfang März 2004 wurden die mit der Herstellung und Instandhaltung unserer eigenen Fahrweginfrastruktur betrauten Bereiche innerhalb der KVB zusammengefasst. Ziel ist es, unter einer verantwortlichen Leitung Verbesserungen im Zusammenwirken bei den ohnehin verzahnten Aufgabenstellungen an häufig gleichen Objekten zu erreichen. Neben der Realisierung unserer wirtschaftlichen Interessen, Synergien zu „heben“ und damit die Kosten für Baumaßnahmen ohne Qualitätsverluste senken zu können, streben wir mit der Bereichs-Neugründung auch an, unsere Fach- und Steuerungskompetenz bei der Erstellung und Erhaltung von Fahrweginfrastruktur zu sichern und weiter zu optimieren.

Bündelung der Aufgaben des Nahverkehrsmanagements geplant

Im Zuge einer vorgesehenen Reorganisation sollen noch im Frühjahr 2004 zur Bündelung unserer Pflichten gegenüber den Aufgabenträgern sowie der Abstimmung mit den Anforderungen der Fahrgäste und der Koordination mit den internen Leistungserbringern diese Aufgaben in einem neuen Unternehmensbereich *Nahverkehrsmanagement* zusammengefasst werden. Dieser Bereich soll künftig auf der Basis von Marktbeobachtungen und Fahrgastzählungen die strategische Fahrwegs- und Angebotsplanung im Rahmen der Nahverkehrspläne



- | 1 Busse verknüpfen die Stadtteile und übernehmen in Außenbezirken die Zubringerfunktion zu den KVB-Bahnen.
- | 2 Einfach nutzbare Technik ermöglicht stufenlosen und damit behindertengerechten Einstieg.
- | 3 Panorama-Innenspiegel sorgen im Bus für Übersicht und den „Blick für den Kunden“.
- | 4 Frontansicht des neuen KVB-Busses „Citaro“ von Mercedes-Benz.

sowie der aktuellen Angebots- und Leistungsplanung einschließlich der Sonderveranstaltungen mit den Aufgabenträgern abstimmen. Darüber hinaus soll er Ansprechpartner der Aufgabenträger in allen ÖPNV-Fragen sein und die Betreuung des Zweckverbandes des VRS ebenso wahrnehmen wie die Einnahmeverteilung und die Abstimmung der Abgeltungszahlungen des Landes NRW.

Nachdem Köln als einer von zwölf Austragungsorten der 2006 in Deutschland stattfindenden Fußball-Weltmeisterschaft feststand, wurde von KVB und VRS in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln und anderen ein Konzept zur Bewältigung des zu erwartenden Zuschauerandranges rund um das RheinEnergieStadion in Müngersdorf entwickelt. Die geplanten Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur, die seitens des Bundes und des Landes grundsätzlich befürwortet werden, basierten auf der Neuerrichtung eines zusätzlichen S-Bahn-Haltepunktes an der westlichen Stadtgrenze Kölns. Von diesem Verknüpfungspunkt aus, der auch über eine P+R-Anlage verfügen wird, können die Besucher dann mit unserer bis hierhin zu verlängernden Linie 1 in einer knapp zehnmütigen Fahrt das Fußball-Stadion erreichen. Gegenwärtig läuft noch das Planfeststellungsverfahren für dieses Maßnahmenbündel, mit dessen Bau in Anbetracht des Termindrucks noch in 2004 begonnen werden muss. Auch nach der WM wird die Anlage „Bonnstraße“ aufgrund der hohen Zahl von Berufspendlern und Besuchern sowie der Anwohner verkehrlich interessant bleiben.

Vorbereitung auf die Fußball-WM 2006

Der positive Vorjahresverlauf – sowohl bei der Fahrgast- als auch bei der Einnahmentwicklung – wird gegenwärtig nicht erreicht. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2004 verzeichneten wir leichte Einbußen: Fahrgastaufkommen und Einnahmen gingen um 0,8 Prozent zurück. Wir gehen jedoch davon aus, dass unsere positiven Wirtschaftsplanvorgaben dennoch erreicht werden.

Mäßige Entwicklung zum Jahresbeginn 2004

Weitere Vorgänge, die für die Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens von besonderer Bedeutung wären, sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

Ausblick – Prognosebericht

Konjunkturelle Belebung hat eingesetzt

Nach den Aussagen der Wirtschaftsforschungsinstitute ist die konjunkturelle Expansion bereits angelaufen, wenn auch verhalten. Für das gesamte Jahr 2004 wird ein Wachstum von 1,7 Prozent erwartet, das trotz „zu starkem“ Euro weiterhin vom Export getragen, aber auch von der stärker werdenden Binnennachfrage belebt wird. Belastend wirkt für die Konsumenten vor allem die weiterhin schlechte Arbeitsmarktlage, für die sich eine durchgreifende Besserung frühestens 2005 abzeichnet. Die schlechte Beschäftigungslage drückt sich deutlich in der Arbeitslosenzahl aus, die 2004 im Mittel 4,1 Mio. betragen wird.

ÖPNV-Nachfrage wird 2004 ihr hohes Niveau halten

Für das Jahr 2004 wird damit gerechnet, dass im ÖPNV die hohen Vorjahreswerte – im Wesentlichen gestützt auf Berufs- und Schülerfahrten sowie zahlreiche sportliche Großereignisse – erneut erreicht werden. Wir gehen in unserer Planung davon aus, dass die Anzahl unserer Fahrgäste 2004 um 0,5 Prozent zunehmen wird.

2-prozentiger Anstieg der Fahrgelderlöse erwartet

Aufgrund der zum Jahresanfang eingeführten neuen Tarifstruktur im VRS mit ihrer verbesserten Fahrpreisergiebigkeit rechnen wir trotz rückläufiger Abgeltungszahlungen für 2004 mit einer Erhöhung unserer Verkehrserlöse um rund 2 Prozent.

Der Umsatz dürfte im Jahr 2004 deshalb ohne periodenfremde Verkehrserlöse bei knapp 170 Mio. € liegen und 2005 etwa den gleichen Wert erreichen.

Unternehmensverlust bleibt begrenzt

Unsere kunden- und erfolgsorientierte Strategie

- | Verbesserung der Verkehrserlöse
- | Attraktivitätssteigerung
- | Realisierung des angestrebten Restrukturierungserfolges
- | Begrenzung des Unternehmensverlustes

werden wir in den nächsten Jahren – trotz und wegen wegbrechender staatlicher und kommunaler Unterstützung – konsequent weiterführen. Alle Anstrengungen müssen auf unsere Kunden ausgerichtet sein und gleichzeitig die veränderten finanziellen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Wenn der ÖPNV jedoch weiterhin von massiven Mittelkürzungen betroffen ist, werden sich die künftig zwangsläufig einstellenden Leistungseinschränkungen kaum mehr verbergen lassen, denn flächendeckenden, nachfrageorientierten ÖPNV, der durch fortwährende Attraktivierung stetig verbessert wird, kann es nicht zu immer geringeren Kosten geben.

Aufgrund der angespannten finanziellen Situation der Stadt Köln hat der Rat der Stadt 2003 ein Haushaltssanierungskonzept beschlossen. Neben der kurzfristigen Erzielung von Erlösen aus Vermögensveräußerungen ist darin eine erhöhte Gewinnabführung der Stadtwerke Köln vorgesehen, die auch unserem Unternehmen einen nicht unerheblichen Beitrag abverlangt.

Wirtschaftliche Lage der Stadt Köln

Dies bedeutet, dass die KVB zusätzlich zu den bereits beschlossenen einschneidenden Restrukturierungsmaßnahmen weitere Einsparungen realisieren muss, die durch die von der Stadt Köln geplante restriktive Ausgabenpolitik, von der die KVB direkt betroffen ist, zusätzlich erschwert wird. Konkret heißt das, dass ab 2004 der bislang gewährte Wegekostenzuschuss in Höhe von 12,8 Mio. € entfallen wird und gegebenenfalls noch weitere Mittelkürzungen anstehen.

Die Zahl unserer aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird im Jahresdurchschnitt 2004 – trotz steigender Verkehrs- und Betriebsleistungen – voraussichtlich bei etwa 2.950 liegen. Im Vergleich zum Höchststand vom Januar 1992 (4.000) wäre dies ein Rückgang des mittleren Personalbestandes um mehr als ein Viertel. Im gleichen Zeitraum haben wir die Produktivität unseres Unternehmens – gemessen an der Entwicklung der Platzkilometer je Mitarbeiter – um mehr als 50 Prozent gesteigert.

Personalbestand weiter rückläufig

**Investitionen weiterhin auf
hohem Niveau**

In den kommenden Jahren konzentrieren sich unsere zukunftsgerichteten Investitionen wesentlich auf die Beschaffung von Fahrzeugen und den Streckenausbau.

Finanzierung

Bei den für 2004 geplanten Investitionen von 198 Mio. €, von denen allein 81 Mio. € die Nord-Süd Stadtbahn betreffen, handelt es sich insbesondere bei den Fahrzeugbeschaffungen um die Fortführung bereits begonnener Maßnahmen bzw. beim Streckenausbau um Maßnahmen, die an den Zuschusserwartungen ausgerichtet sind. Da sie voraussichtlich nur zu 16 Prozent aus eigenen Mitteln finanziert werden können, kommt den Investitionszuschüssen – als Eckpfeiler im Finanzierungskonzept der KVB – mit 58 Prozent eine besondere Bedeutung zu. Die verbleibenden 26 Prozent der geplanten Investitionsausgaben werden durch langfristige Darlehen finanziert.

Risikobericht

Das wirtschaftliche Umfeld unseres Unternehmens ist geprägt durch die Dynamisierung des Wettbewerbs im ÖPNV sowie eine wachsende Komplexität der angewendeten Technologien. Wir sehen uns dementsprechend einer Vielzahl von Risiken gegenüber, die untrennbar mit unserem Handeln verbunden sind.

Risikomanagement-System

Unter effizientem und vorausschauendem Risikomanagement verstehen wir nicht die Vermeidung aller Risiken, sondern die Identifizierung der Risiken mit bestandsgefährdendem Potenzial für unser Unternehmen und, darauf aufbauend, eine aktive Steuerung dieser Risiken.

Die seit 1998 im Aktiengesetz geforderte Einrichtung eines Risikomanagement-Systems betrachten wir deshalb als formelle Verdeutlichung dessen, was wir seit jeher als Voraussetzung für erfolgreiches unternehmerisches Handeln ansehen.

Wir verfügen bereits seit langem über geeignete Steuerungs- und Kontrollsysteme, die vor dem Hintergrund der Marktverhältnisse permanent verändert werden. Einen Aufgabenschwerpunkt sehen wir in diesem Zusammenhang – neben der Konzernrevision – in der Weiterentwicklung unserer Informations- und Controllingssysteme.

Wie in den Vorjahren haben wir auch im Geschäftsjahr in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen. Im Rahmen unserer quartalsweisen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, dokumentiert und bewertet, und zwar nach ihrer potenziellen Schadenshöhe und ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit. Ergänzend wurden Gegensteuerungsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der registrierten Risiken eingeleitet.

In die Prozesse unseres Risikomanagement-Systems sind Vorstand und Aufsichtsrat durch regelmäßige Berichterstattung eingebunden. Die konzernweite Unternehmensrevision prüft die Abläufe des Systems sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Risiken der künftigen Entwicklung

Unter den Risiken der zukünftigen Entwicklung sind folgende insbesondere hervorzuheben:

Marktrisiken

Durch die von der EU angestrebte Liberalisierung des Verkehrsmarktes mit einem „kontrollierten“ Wettbewerb und der damit eventuell verbundenen Ausschreibung von Verkehrsleistungen sowie angesichts der derzeitigen Rahmenbedingungen könnte sich die Lage im ÖPNV entscheidend verändern. Den hieraus entstehenden Geschäftsrisiken können wir nur dadurch begegnen, dass wir unsere Wirtschaftlichkeit verbessern. Ein konsequentes Kostenmanagement wird deshalb bereits seit Jahren von uns betrieben.

Betriebsrisiken

Der Fahrzeugbestand und die technischen Anlagen werden von uns mit einem hohen Grad an technologischer Zuverlässigkeit und Sicherheit genutzt. Ausfallrisiken begegnen wir mit einer permanenten Verbesserung des technischen Standards und mit kontinuierlich laufenden Erneuerungsprogrammen.

Zur Reduzierung betriebsorientierter Risiken wurden attraktivitätssteigernde Maßnahmen veranlasst, die sowohl das Fahrplanangebot und den Service als auch das technische Umfeld betreffen. Hinsichtlich der auf bauliche Besonderheiten zurückgehenden IT-Risiken wird gegenwärtig ein geeignetes Lösungskonzept umgesetzt. Darüber hinaus haben wir die Betriebsrisiken entsprechend versichert.

Finanzrisiken

Durch die Einbindung unseres Unternehmens in das Cash-Management-System der Holding sind finanzwirtschaftliche Risiken nahezu ausgeschlossen. Bei anderen finanzwirtschaftlichen Risiken, die aus gesetzlichen Änderungen oder aus einer veränderten Bewertung unserer Bonität etc. herrühren, leiten wir umgehend entsprechende Gegenmaßnahmen ein.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind uns keine operativen Risiken bekannt, die zu einer Gefährdung einzelner Betriebsbereiche oder gar des gesamten Unternehmens führen könnten. Nach der Überprüfung der derzeitigen Risikosituation kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir zum einen ausreichend versichert sind und zum anderen genügend bilanzielle Vorsorge getroffen haben.

Fazit

Den Fortbestand des Unternehmens gefährdende Risiken haben wir nicht festgestellt.



Viel Leistung für den Kundenservice: Um die Mobilität der Menschen in und um Köln zu sichern und die Anbindung von Vororten und Stadtteilen zu optimieren, wird das Streckennetz kontinuierlich gepflegt und ausgebaut.

Berichterstattung gemäß § 108 II 2 GO NW

Gemäß § 108 II 2 der Gemeindeordnung NW erteilt die Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft den nachstehenden Bericht:

Einhaltung der öffentlichen Zwecksetzung

Unternehmensgegenstand der KVB ist gemäß § 3 der Unternehmenssatzung die Bedienung des öffentlichen Verkehrs. Der Aufgabe der Personenbeförderung kommt die KVB in Köln und dem näheren Umland durch den Einsatz von Omnibussen und Stadtbahn-Systemen nach. Sie übernimmt damit gemeinsam mit anderen Unternehmen der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) die notwendige Aufgabe einer allgemeinen, flächendeckenden Daseinsvorsorge des ÖPNV für die Bevölkerung des Kölner Stadtgebietes sowie des näheren Umlandes.

Einhaltung der öffentlichen Zweckerreichung

Das Leistungsangebot der KVB im Linienverkehr (Verbundverkehr) basiert auf dem gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Köln und denen der tangierten anderen Kommunen sowie auf dem vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg aufgestellten und genehmigten Rahmenfahrplan unter Berücksichtigung des landesweiten „Integralen Taktfahrplanes“ (ITF).

Durch stetige Anpassung bzw. Erweiterung unseres Leistungsangebotes im Liniennetz sowie permanent stattfindende attraktivitätssteigernde Maßnahmen auch beim Service und im technischen Umfeld sorgt die KVB nachhaltig für Verbesserungen im ÖPNV in Köln.

Neben dem Linienverkehr, den wir als eines von 30 Unternehmen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg bedienen, betreiben wir mit unseren Bussen und Bahnen in geringerem Maße auch Sonder- und Gelegenheitsverkehr.

| Bilanz

| Gewinn- und Verlustrechnung

| Anhang: Entwicklung des Anlagevermögens

| Anhang: Kapitalflussrechnung

| Anhang: Erläuterungen

Bilanz der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
zum 31. Dezember 2003

AKTIVA	Textziffer im Anhang	31.12.2003 €	31.12.2002 Tsd. €
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		7.258.402	6.213
Sachanlagen		412.762.159	426.891
Finanzanlagen		8.819.411	9.182
		428.839.972	442.286
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	17.658.781	17.942
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	54.552.477	52.939
Flüssige Mittel	(4)	1.933.712	2.443
		74.144.970	73.323
Rechnungsabgrenzungsposten		288.708	86
		503.273.650	515.696

PASSIVA	Textziffer im Anhang	31.12.2003 €	31.12.2002 Tsd. €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	78.300.000	78.300
Kapitalrücklage		105.572.243	105.572
		183.872.243	183.872
Sonderposten mit Rücklageanteil	(6)	66.574.957	46.176
Rückstellungen	(7)	76.262.669	73.829
Verbindlichkeiten	(8)	157.068.774	191.392
Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	19.495.007	20.427
		503.273.650	515.696

**Gewinn- und Verlustrechnung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
für das Geschäftsjahr 2003**

	Textziffer im Anhang	2003 €	2002 Tsd. €
Umsatzerlöse	(10)	171.979.450	169.538
Veränderung des Bestandes an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen		- 223.796	411
Andere aktivierte Eigenleistungen		3.291.701	4.896
Gesamtleistung		175.047.355	174.845
Sonstige betriebliche Erträge	(11)	40.874.441	35.055
Materialaufwand	(12)	- 82.179.137	- 80.253
Personalaufwand	(13)	- 161.994.612	- 155.591
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(14)	- 32.892.704	- 31.067
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	- 22.041.906	- 28.929
Beteiligungsergebnis	(16)	83.788	13
Zinsergebnis	(17)	- 10.351.752	- 9.398
Abschreibungen auf Finanzanlagen	(18)	- 904.270	- 1.135
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 94.358.797	- 96.460
Sonstige Steuern	(19)	- 289.655	- 296
Unternehmensergebnis		- 94.648.452	- 96.756
Erträge aus Verlustübernahme		94.648.452	96.756
Jahresüberschuss		-	-

**Entwicklung des Anlagevermögens der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
zum 31. Dezember 2003**

	01.01.2003	Anschaffungs- und Herstellungskosten			31.12.2003
		Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	9.191	206	-	292	9.689
Geleistete Anzahlungen	3.368	1.709	-	- 311	4.766
	12.559	1.915	0	- 19	14.455
Sachanlagen					
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	164.920	1.944	790	608	166.682
Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	63.255	1.532	-	1.114	65.901
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	228.175	3.476	790	1.722	232.583
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	515.373	15.906	29.699	11.212	512.792
Fahrzeuge für den Personenverkehr	540.288	14.069	5.011	53.624	602.970
Maschinen und maschinelle Anlagen	33.593	1.805	446	441	35.393
Technische Anlagen und Maschinen	1.089.254	31.780	35.156	65.277	1.151.155
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	68.435	4.016	605	2.044	73.890
Fertige Anlagen	1.385.864	39.272	36.551	69.043	1.457.628
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	128.638	36.623	-	- 69.024	96.237
	1.514.502	75.895	36.551	19	1.553.865
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	512	-	-	-	512
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.349	-	442	-	3.907
Beteiligungen	4.181	675	-	-	4.856
Sonstige Ausleihungen	7.357	586	514	-	7.429
	16.399	1.261	956	0	16.704
Anlagevermögen gesamt	1.543.460	79.071	37.507	0	1.585.024

Kumulierte Investitionszuschüsse Tsd. €	Zuschreibungen Tsd. €	Kumulierte Abschreibungen Tsd. €	Buchwerte 31.12.2003 Tsd. €	Buchwerte 31.12.2002 Tsd. €	nachrichtlich: Abschreibungen des laufenden Jahres Tsd. €
134	-	7.063	2.492	2.845	851
-	-	-	4.766	3.368	-
134	-	7.063	7.258	6.213	851
93.380	-	46.204	27.098	30.398	1.233
42.906	-	10.767	12.228	13.447	518
136.286	-	56.971	39.326	43.845	1.751
320.304	-	107.915	84.573	86.179	6.486
267.888	-	174.772	160.310	135.681	17.923
12.370	-	14.920	8.103	7.804	1.465
600.562	-	297.607	252.986	229.664	25.874
14.271	-	35.406	24.213	24.744	4.417
751.119	-	389.984	316.525	298.253	32.042
-	-	-	96.237	128.638	-
751.119	-	389.984	412.762	426.891	32.042
-	-	256	256	256	-
-	-	-	3.907	4.349	-
-	-	4.204	652	652	675
-	139	3.563	4.005	3.925	229
-	139	8.023	8.820	9.182	904
751.253	139	405.070	428.840	442.286	33.797

Kapitalflussrechnung

Durch die Überleitung der Zahlungsströme auf den Bestand an liquiden Mitteln wird die Finanzlage des Unternehmens dargestellt:

Für Ertragsteuern sind keine Zahlungen angefallen. Die sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge beinhalten u.a. die ratierliche Auflösung des in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten eingestellten Barwertvorteils aus drei US-Leases (1,0 Mio. €).

Bei den Zahlungsmitteln handelt es sich um Kassenbestände und Bankguthaben.

Kapitalflussrechnung	2003 Tsd. €	2002 Tsd. €
Jahresüberschuss	-	-
Abschreibungen ./ . Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	33.658	32.050
Veränderung der Sonderposten mit Rück- lageanteil gemäß § 6b EStG und R 35 EStR	36	- 626
Zunahme der langfristigen Rückstellungen	2.430	1.134
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge	- 2.813	3.888
Cash flow	33.311	36.446
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	- 220	- 331
Zunahme der kurzfristigen Rückstellungen	3	10.333
Veränderung der Posten des Umlauf- vermögens und der Verbindlichkeiten:		
– Abnahme der Vorräte	283	1.049
– Zunahme der Forderungen	- 1.815	- 8.021
– Abnahme der Verbindlichkeiten	- 13.907	- 9.129
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	17.655	30.347
Einzahlungen aus Anlageabgängen	898	343
Investitionen einschl. Finanzanlagen	- 79.072	- 129.191
Erhaltene Investitionszuschüsse	79.444	44.545
Tilgungsrückflüsse Baudarlehen	957	808
Mittelzu-/abfluss aus Investitionstätigkeit	2.227	- 83.495
Rückzahlung von Bausparguthaben	-	19.123
Kapitalerhöhung	-	2.500
Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten	-	46.974
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	- 20.391	- 13.656
Mittelzu-/abfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 20.391	54.941
Veränderung der Zahlungsmittel	- 509	1.793
Zahlungsmittel zum Jahresanfang	2.443	650
Zahlungsmittel zum Jahresende	1.934	2.443

Erläuterungen – Allgemeiner Teil

Angaben zu Form und Darstellung

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde bei der Erstellung beachtet.

Um die Übersichtlichkeit der Darstellung zu verbessern, wurden einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten ausgewiesen und werden über ihre Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben. Die Abschreibung erworbener Software erfolgt hierbei über einen Zeitraum von vier bzw. zehn Jahren.

Die Bilanzierung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Berücksichtigung angemessener Gemeinkosten; Fremdkapitalzinsen sind nicht einbezogen. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten der Fertigung.

Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen im Sachanlagevermögen erfolgen entweder linear oder – bei den ab 1996 in Betrieb genommenen Stadtbahnwagen – degressiv mit späterem Übergang auf die lineare Abschreibungsmethode, sobald sich hieraus höhere Abschreibungsbeträge ergeben. Bei beweglichen Sachanlagen wird bei Zugängen im ersten Halbjahr die volle, bei Zugängen im zweiten Halbjahr die halbe Jahresabschreibung verrechnet.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden entsprechend § 6 Absatz 2 EStG im Zugangsjahr voll abgeschrieben. Die Möglichkeiten steuerlicher Sonderabschreibungen werden genutzt.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen die AfA-Tabellen für Personen- und Güterbeförderung im Straßen- und Schienenverkehr sowie die AfA-Tabelle für die allgemein verwendbaren Anlagegüter des Bundesfinanzministeriums zugrunde.

Nutzungsdauer der Sachanlagen (in Jahren)

Betriebsgebäude	50
Gleisanlagen	25
Weichen	20
Fahrdraht	20
Zugsicherungs- und Signalanlagen	20
Bahnsteige und Rampen	25
Speise- und Rückleiterkabel	20
Unterwerke	20
Stadtbahnwagen	25 – 30
Omnibusse	7
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 19

Die Finanzanlagen werden grundsätzlich mit den Anschaffungskosten angesetzt; sofern Ausleihungen unverzinslich oder niedrig verzinslich sind, werden sie mit dem Barwert auf der Grundlage eines Zinsfußes von 5,5 Prozent bilanziert. Liegt die Bewertung der Finanzanlagen über dem am Abschlussstichtag beizulegenden Wert, wird dem durch außerplanmäßige Abschreibungen Rechnung getragen.

Die Bewertung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt mit den fortgeschriebenen durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips. Anschaffungsnebenkosten wie Frachten, Zölle sowie Kostenminderungen (Skonti und andere) werden entsprechend berücksichtigt. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und einer geminderten Verwertbarkeit ergeben, finden in angemessenen Wertabschlägen bei der Vorratsbewertung ihren Niederschlag.

Bei den zu Herstellungskosten bewerteten unfertigen Leistungen wird das Material ebenfalls mit durchschnittlichen Anschaffungskosten angesetzt. In den Wertansatz werden darüber hinaus der Lohn, die Material- und Lohngemeinkosten einschließlich angemessener Verwaltungskosten der Fertigung einbezogen.

Die Waren sind zu Anschaffungskosten bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden zu Nennwerten unter Berücksichtigung von Wertminderungen in begründeten Einzelfällen angesetzt.

Die noch nicht mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten verrechneten Investitionszuschüsse werden zur Verbesserung der Klarheit und Übersichtlichkeit des Jahresabschlusses im Geschäftsjahr 2003 – soweit keine Rückzahlungsverpflichtungen bestehen – als Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß R 34 Abs. 4 EStR ausgewiesen. In den Vorjahren waren sie bei den sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Die Vorjahreszahlen der Bilanz wurden entsprechend angepasst.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen – unter Anwendung der Richttafeln 1998 – entsprechend dem Teilwertverfahren mit einem Zinsfuß von 4,5 Prozent bewertet.

Bei den sonstigen Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen berücksichtigt. Die langfristigen sonstigen Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen und für Verpflichtungen aus Altersteilzeit wurden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen mit einem Zinsfuß von unverändert 4,5 Prozent bewertet.

Die Bewertung der Beihilfeverpflichtungen erfolgte im Geschäftsjahr 2003 ebenfalls mit einem Zinsfuß von 4,5 (Vorjahr: 5,5) Prozent; die Anpassung wurde im Rahmen einer konzerneinheitlichen Bewertung vorgenommen.

Für unterlassene Instandhaltungsaufwendungen werden Rückstellungen gebildet, wenn sie im folgenden Geschäftsjahr nachgeholt werden.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Rückzahlungsbetrag passiviert.

Eine Segmentberichterstattung ist nicht angezeigt, da die KVB ausschließlich ÖPNV-Verkehrsleistungen in Köln und dem Umland erbringt.

Segmentberichterstattung

Derartige Geschäfte wurden im Jahr 2003 nicht getätigt.

Derivative Finanzinstrumente

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Jahr 2003 ergeben sich aus dem Anlagespiegel auf den Seiten 58 und 59.

Anteilsbesitz

	Anteil am Kapital in Prozent	Eigen- kapital Tsd. €	Ergebnis	
			Jahr	Tsd. €
Kölner Seilbahn- Gesellschaft mbH, Köln (KSG)	100,0	318	2003	-
Rail Consult Gesellschaft für Verkehrsberatung mbH, Köln (RC)	25,0	- 32	2002	335
Dienstleistungsgesellschaft für Kom- munikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (DKS)	24,5	680	2002/2003 (30.9.)	602
Regionalverkehr Köln GmbH, Köln (RVK)	12,5	2.551	2002	- 9.975

Eine Beteiligung von nominal 1 Tsd. € besteht außerdem an der Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH, Köln (BEKA).

Mit der KSG besteht ein Organvertrag mit Ergebnisausschlussvereinbarung.

(2) Vorräte

	31.12.2003 Tsd. €	31.12.2002 Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17.362	17.326
Unfertige Leistungen	189	501
Waren	108	115
Gesamt	17.659	17.942

	31.12.2003 Tsd. €	31.12.2002 Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.062	19.431
Forderungen aus dem Verrechnungsverkehr mit verbundenen Unternehmen	20.942	19.414
Sonstige Vermögensgegenstände	17.548	14.094
Gesamt	54.552	52.939

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind 4,2 (2002: 4,8) Mio. € Erstattungsansprüche aus der Schwerbehindertenbeförderung und dem Ausbildungsverkehr enthalten sowie 4,4 Mio. € Forderungen gegen die Stadt Köln, die u.a. durch U-Bahn-Unterhaltungsarbeiten entstanden sind. Darüber hinaus betreffen 1,3 (2002: 2,0) Mio. € Forderungen gegen verbundene Unternehmen.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten 15,0 Mio. € Forderungen gegen die Stadt Köln, davon 12,8 Mio. € für die Wegekostenzuschüsse.

Hier sind Schecks und Kassenbestände sowie die Guthaben bei der Landeszentralbank und bei Kreditinstituten erfasst.

(4) Flüssige Mittel

Das gezeichnete Kapital von 78,3 Mio. € ist voll eingezahlt und in 156.600 Namensaktien zum Nennbetrag von je 500 € eingeteilt.

(5) Gezeichnetes Kapital

(6) Sonderposten mit Rücklageanteil

Dem Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 6b EStG wurden im Berichtsjahr 0,8 Mio. € sowie dem Sonderposten gemäß R 34 EStR 20,4 Mio. € zugeführt. 0,8 Mio. € wurden aus der Ersatzbeschaffungsrücklage nach R 35 EStR entnommen und auf ein Ersatzwirtschaftsgut übertragen.

Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß	31.12.2003 Tsd. €	31.12.2002 Tsd. €
§ 6 b EStG	11.578	10.776
R 34 EStR	54.997	34.633
R 35 EStR	-	767
Gesamt	66.575	46.176

(7) Rückstellungen

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag enthält Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 33,6 (2002: 30,4) Mio. € sowie sonstige Rückstellungen von 42,6 (2002: 43,4) Mio. €.

Pensionsrückstellungen	31.12.2003 Tsd. €	31.12.2002 Tsd. €
Versorgungsverpflichtungen	24.859	22.635
Sachleistungsverpflichtungen	6.620	6.465
Vorruhestandsverpflichtungen	2.163	1.293
Gesamt	33.642	30.393

2,2 (2002: 1,3) Mio. € der Pensionsrückstellungen sind kurzfristig.

Der Fehlbetrag aus den nicht vollständig abgesicherten Versorgungsverpflichtungen der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) für aktive und ehemalige Mitarbeiter beträgt Ende 2003 136,1 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen enthalten folgende Verpflichtungen:

Sonstige Rückstellungen	31.12.2003 Tsd. €	31.12.2002 Tsd. €
– für den Personal- und Sozialbereich	33.020	33.346
– für Instandhaltung	-	2.311
– für Haftpflichtleistungen	1.931	1.795
– für Entfernungsverpflichtungen	1.500	1.566
– Übrige	6.170	4.418
Gesamt	42.621	43.436

10,0 (2002: 10,0) Mio. € der sonstigen Rückstellungen haben langfristigen Charakter.

(8) Verbindlichkeiten

	mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr Tsd. €	von 1 bis 5 Jahre Tsd. €	über 5 Jahre Tsd. €	31.12.2003 Tsd. €	31.12.2002 Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.624	32.294	29.591	68.509	77.591
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	60	-	-	60	240
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.641	-	-	13.641	25.375
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.898	34.592	17.771	61.261	72.588
Sonstige Verbindlichkeiten davon	9.051	4.547	-	13.598	15.598
– aus Steuern				(1.405)	(1.515)
– im Rahmen der sozialen Sicherheit				(2.695)	(3.321)
Gesamt	38.274	71.433	47.362	157.069	191.392
Vorjahr	57.123	72.976	61.293		

Die Verbindlichkeiten sind nicht grundpfandrechtlich gesichert.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind unverändert 4,5 Mio. € Arbeitnehmerdarlehen auf der Grundlage des 2. Vermögensbeteiligungsgesetzes enthalten.

(9) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Unter diesem Posten werden im Wesentlichen die Barwertvorteile aus drei US-Leases, die über die Vertragslaufzeiten aufgelöst werden, ausgewiesen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo umfasst 643,2 Mio. €, davon 609,6 Mio. € für Investitionsaufträge, die überwiegend aus Investitionszuschüssen finanziert werden. Jährliche Zahlungsverpflichtungen von 9,4 Mio. € für eine Streckenmitbenutzung bestehen gegenüber einem verbundenen Unternehmen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

	2003 Tsd. €	2002 Tsd. €	(10) Umsatzerlöse
Fahrgelderlöse (Verkaufsergebnis)			
– Bar-Tickets	45.055	41.893	
– Zeit-Tickets Erwachsene	62.712	60.798	
– Zeit-Tickets Auszubildende	27.572	26.847	
– Sonstige Tickets	2.159	2.275	
Fahrgelderlöse gesamt	137.498	131.813	
VRS-Ausgleich	- 8.276	- 7.858	
Zugeschiedene Fahrgelderlöse	129.222	123.955	
Abgeltungszahlungen			
– Ausbildungsverkehr	10.940	17.115	
– Schwerbehinderte	10.364	7.479	
– Mindererlöse aus Durchtarifierung	13	6	
Abgeltungszahlungen insgesamt	21.317	24.600	
Periodenfremde Verkehrserlöse	2.495	5.851	
Sonstige Verkehrserlöse	6.102	5.561	
Verkehrserlöse gesamt	159.136	159.967	
Sonstige Umsatzerlöse	12.843	9.571	
Gesamt	171.979	169.538	

Aufgrund einer VRS-weit geänderten Zuordnung der Fahrscheinsegmente wurden beim Verkaufsergebnis die Vorjahreswerte angepasst.

In den sonstigen Umsatzerlösen sind insbesondere Reklameerlöse, Erstattungen der Kosten für U-Bahn-Haltestellen durch die Stadt Köln und Erlöse aus Leistungen für Dritte enthalten.

(11) Sonstige betriebliche Erträge

	2003 Tsd. €	2002 Tsd. €
Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	767	1.421
Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1.115	516
Auflösung von Rückstellungen	3.388	1.128
Wegekostenzuschuss der Stadt Köln	12.782	12.782
Ausgleichszahlungen interlokale Verkehre	9.046	8.285
Schadenersatzleistungen	4.218	2.227
Übrige	9.558	8.696
Gesamt	40.874	35.055

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind u.a. 2,5 Mio. € für Miet- und Pachteinnahmen sowie 1,3 Mio. € für unsere Leistungen für Konzernunternehmen berücksichtigt.

(12) Materialaufwand

	2003 Tsd. €	2002 Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.492	1.212
Fahrstrom, Fahrwegestrom und Kraftstoffe	17.217	15.272
Materialverbrauch	14.293	14.014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren	33.002	30.498
Bezogene Leistungen	49.177	49.755
davon		
– allgemeine Fremdleistungen	(15.432)	(16.858)
– Anmietung Fahrzeuge und Maschinen	(17.173)	(16.125)
– Mitbenutzung fremder Bahnstrecken	(10.852)	(10.898)
– Gebäude- und Fahrzeugreinigung	(5.720)	(5.874)
Gesamt	82.179	80.253

	2003 Tsd. €	2002 Tsd. €	(13) Personalaufwand
Löhne und Gehälter einschl. sonstige Personalaufwendungen	122.116	120.077	
davon			
– Löhne	(88.610)	(87.445)	
– Gehälter	(33.506)	(32.632)	
Soziale Abgaben	25.892	25.288	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	13.987	10.226	
– davon Altersversorgung	(13.042)	(9.038)	
Gesamt	161.995	155.591	

Arbeitnehmer (Jahresdurchschnitt)	2003	2002
Arbeiter	2.489	2.518
Angestellte	706	720
Gesamt	3.195	3.238
Auszubildende	86	88

Von den planmäßigen Abschreibungen von 32,1 Mio. € entfallen 31,3 (2002: 28,7) Mio. € auf Sachanlagen und 0,8 (2002: 0,9) Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände. Steuerliche AfA nach R 35 EStR wurden in Höhe von 0,8 Mio. € vorgenommen.

(14) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

**(15) Sonstige betriebliche
Aufwendungen**

	2003 Tsd. €	2002 Tsd. €
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	803	795
Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	785	33
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens	159	178
Versicherungsbeiträge	2.310	2.309
Umlagen Konzernunternehmen	5.269	5.517
Rückstellung Altersteilzeit	190	7.278
Vertriebs- und Verwaltungskosten	6.917	7.640
Übrige, soweit nicht außerordentlich	5.609	5.179
Gesamt	22.042	28.929

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind u.a. 2,2 Mio. € für Mieten, Pachten, Gebühren und Beiträge sowie 1,3 Mio. € für die externe Ausbildung und Schulung unserer Mitarbeiter enthalten.

(16) Beteiligungsergebnis

	2003 Tsd. €	2002 Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	120	113
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 36	- 100
Gesamt	84	13

	2003 Tsd. €	2002 Tsd. €	(17) Zinsergebnis
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	132	145	
– davon aus verbundenen Unternehmen	(93)	(105)	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	180	845	
– davon aus verbundenen Unternehmen	(70)	(95)	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 10.664	- 10.388	
– davon an verbundene Unternehmen	(- 6.424)	(- 7.278)	
Gesamt	- 10.352	- 9.398	

Bei den Abschreibungen auf Finanzanlagen handelt es sich um die Abzinsung unverzinslicher Arbeitgeberdarlehen auf den Barwert sowie um Beteiligungsabschreibungen.

(18) Abschreibungen
auf Finanzanlagen

Die sonstigen Steuern enthalten Grundsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Umsatzsteuer auf den Eigenverbrauch.

(19) Sonstige Steuern

Erläuterungen – Sonstige Angaben

Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) mit Sitz in Köln; die SWK hält 90 Prozent der Aktien. Der befreiende Konzernabschluss und der Konzernlagebericht, die von der Stadtwerke Köln GmbH aufgestellt werden, werden im Bundesanzeiger bekannt gemacht und beim Handelsregister (Amtsgericht Köln HRB 2115) eingereicht.

Aufgrund eines Organschaftsvertrages mit Ergebnisausschlussvereinbarung ist die SWK verpflichtet, den Verlust der KVB auszugleichen.

Weitere Angaben

Die aufgrund des § 6 e Abs. 2 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 der ersten Verordnung Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft (EG) auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betragen 2003:

Ausgleichsanspruch gemäß	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2003 €	Restausgleich aus Vorjahren €	Summe der Ausgleichsbeträge €
§ 45 a PBefG (Ausbildungsverkehr BOStrab)	10.061.210	- 184.362	9.876.848
§ 6 a AEG (Ausbildungsverkehr EBO)	878.552	- 19.768	858.784
§ 6 b Nr. 2 AEG (Ruhegelder u. Renten)	200.000	54.311	254.311
Gesamt	11.139.762	- 149.819	10.989.943

Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes sind auf den Seiten 8 und 9 angegeben.

**Mitglieder des Aufsichtsrates
und des Vorstandes**

Die Vergütungen an den Aufsichtsrat stellten sich auf 70.578 €. Die Gesamtbezüge des Vorstandes betragen 1.349.315 €. Für Vorstandsmitglieder bestanden zum 31. Dezember 2003 keine Kredite.

**Gesamtbezüge des Aufsichtsrates
und des Vorstandes**

Für frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen wurden an Pensionen 469.835 € aufgewendet; für diesen Personenkreis existieren Pensionsrückstellungen von 6.518.054 €.

Köln, den 31. März 2004

Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft
Der Vorstand


Böllinger


Reinarz


Wurbs


Kämmerling

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der **Kölnener Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln**, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen in der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzung des Vorstandes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kölner Verkehrs-Betriebe Aktiengesellschaft, Köln. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Köln, den 13. Mai 2004

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



(zur Mühlen)
Wirtschaftsprüfer



(Henseler)
Wirtschaftsprüfer

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AfA	Absetzung für Abnutzung
BAT/BMT-G	Bundesangestelltentarifvertrag/Bundesmanteltarifvertrag für gemeindliche Arbeiter
BEKA	Eigenname: Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH
BOStrab	Betriebsordnung Straßenbahn
DB	Deutsche Bundesbahn
dbb	Eigenname: dbb Tarifunion, Berlin
DIN	Deutsche Industrie-Norm
DKS	Eigenname: Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH
DV	Kurzform von „EDV“
EBO	Eisenbahn-Betriebsordnung
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Europäische Gemeinschaft
EMAS	EcoManagement and AuditScheme
EN	Europa-Norm
EStG	Einkommensteuergesetz
EStR	Einkommensteuerrichtlinie
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof in Luxemburg
EZB	Europäische Zentralbank in Frankfurt/Main
ff.	folgende (Seiten/Paragrafen)
GBK	Eigenname: Gemeinsame Betriebskrankenkasse der Stadt Köln
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HGB	Handelsgesetzbuch
HGK	Eigenname: Häfen und Güterverkehr Köln AG
IHK	Industrie- und Handelskammer zu Köln
IDW	Institut der Wirtschaftsprüfer
IT	Informationstechnologie
ITF	Integraler Taktfahrplan NW
ISO	International Organization for Standardization
KPMG	Eigenname: KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG
KSG	Eigenname: Kölner Seilbahn-Gesellschaft mbH
KVB	Eigenname: Kölner Verkehrs-Betriebe AG
MdEP	Mitglied des Europäischen Parlaments

MdR	Mitglied des Rates der Stadt Köln
n.n.	nicht benannt
NW/NRW	Bundesland Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
P+R	Park + Ride
ppa.	per procura
RC	Eigenname: Rail Consult Gesellschaft für Verkehrsberatung mbH
RBBL	Rechnergesteuertes Beschleunigungs- und Betriebsleitsystem
RVK	Eigenname: Regionalverkehr Köln GmbH
Schwbg	Schwerbehindertengesetz
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWB	Eigenname: Stadtwerke Bonn GmbH
SWK	Eigenname: Stadtwerke Köln GmbH
TV-N NW	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetrieb NW
US	Vereinigte Staaten von Amerika
U-Bahn	Utergrundbahn
ver.di	Eigenname: Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft
VDV	Eigenname: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VRS	Eigenname: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
ZVK	Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln

Branchenübliche Fachausdrücke

		Seite(n)
Abgeltungszahlungen	Zahlungen der öffentlichen Hand, die die Differenz zwischen einem aus politischen Gründen ermäßigten Fahrpreis und den tatsächlichen Aufwendungen bzw. dem Regelfahrpreis teilweise oder ganz ausgleichen sollen. Von besonderer Bedeutung sind die Ausgleichsleistungen: im Ausbildungsverkehr für die verbilligte Beförderung von Auszubildenden, Schülern und Studenten gem. § 45 a PBefG (Personenbeförderungsgesetz)/§ 6 a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz), für die Freifahrt von Schwerbehinderten im ÖPNV gem. § 148 SGB IX, für verbundbedingte Mindererlöse.	21, 22, 47, 48, 71, 82
Ausgleichszahlungen für interlokale Verkehre	Pauschalierter Ausgleich der Aufwandsdeckungsfehlbeträge für Verkehrsleistungen, die unser Unternehmen außerhalb des Kölner Stadtgebietes für benachbarte Gebietskörperschaften (Aufgabenträger) aufgrund einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung erbringt.	72
Bar-Ticket	Fahrausweise, die am Automaten oder in einem Fahrgastcenter gekauft werden und keine Zeit-Tickets sind.	18, 19, 20, 71
Durchschnittserlös	Quotient aus Fahrgelderlösen eines Abrechnungszeitraumes und der Zahl der (entgeltlichen) Beförderungsfälle des gleichen Zeitraumes.	21
Fahrgelderlös	Erlös aus dem Verkauf von Fahrausweisen.	21, 48, 71
Job-Ticket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den ein Unternehmen seinen Mitarbeitern für die täglichen Wege von und zur Arbeitsstätte kostengünstig überlässt.	18, 19
Linienverkehr	Regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. L. setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.	18, 20, 54
Monats-Ticket	Zeitfahrausweis , der einen Monat gültig ist.	18, 19
Nahverkehr	Beförderung von Fahrgästen in einem Umkreis von 50 km um die Ortsmitte, wobei eine Großstadt auch mehrere Ortsmittelpunkte haben kann.	3, 10, 12, 13, 37, 12, 16, 39
ÖPNV	s. Öffentlicher Personennahverkehr	

		Seite(n)
Öffentlicher Personennahverkehr	Form der Personenbeförderung mit Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnen, Bussen, Taxen und Wasserfahrzeugen im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs, bei denen die Mehrzahl der Beförderungsfälle eine Reichweite von nicht mehr als 50 km hat.	3, 10, 16, 39, 81
Park+Ride-Platz	Spezieller Parkplatz, in der Regel außerhalb der Innenstädte, zur kombinierten Benutzung von privaten Personenkraftwagen (PKW) und öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei der PKW als Zubringer zur Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels dient und dort auf dem P. abgestellt wird.	81, 90
Personenkilometer	Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite je Fahrt. (Nachfrageorientierte) Messzahl für die Verkehrsleistung des Personenverkehrs.	90
Platzkilometer	Produkt aus den gefahrenen Wagenkilometern und der (durchschnittlichen) Platzzahl der eingesetzten Fahrzeuge. (Angebotsorientierte) Messzahl für die Betriebsleistung im Personenverkehr.	49, 90
Reiseweite, mittlere	Ein durch Zählung ermittelter und in Kilometern ausgedrückter Mittelwert der von allen Fahrgästen bzw. einer Gruppe, einer Linie, eines Betriebszweiges oder eines Netzes zwischen ihrer jeweiligen Einstiegs- und Zielhaltestelle zurückgelegten Entfernung.	22
Schüler-Ticket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis mit VRS-Netz-weiter Gültigkeit, den Schüler weiterführender Schulen für die täglichen Wege von und zur Schule erhalten und mit einer monatlichen, nach Teilnehmerquote gestaffelten Gebühr bezahlen.	19, 21
Schülerverkehr, freigestellter	Schülerverkehr gemäß § 1 Nr. 4 d der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungstarifes (Freistellungsverordnung).	19
Semester-Ticket	Stark rabattierter Dauerfahrausweis, den Studenten für die täglichen Wege von und zur Hochschule erhalten und mit der Einschreibgebühr semesterweise bezahlen.	19, 21
Sonderverkehr	Bedarfsorientiertes Verkehrsangebot außerhalb des Linienverkehrs .	19, 54
Verkehrserlöse	Umsatzerlöse im ÖPNV (Fahrgelderlöse, Abgeltungszahlungen, übrige Verkehrserlöse) .	21, 22, 48, 71
Wagenkilometer	Auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung. Ein Wagenkilometer wird geleistet, wenn ein Fahrzeug 1 Kilometer zurücklegt.	90
Zeit-Ticket	Bezeichnung für einen Fahrausweis mit unbeschränkter Fahrtenzahl innerhalb eines bestimmten Zeitraumes.	18, 19, 20, 71

Finanztechnische Fachausdrücke

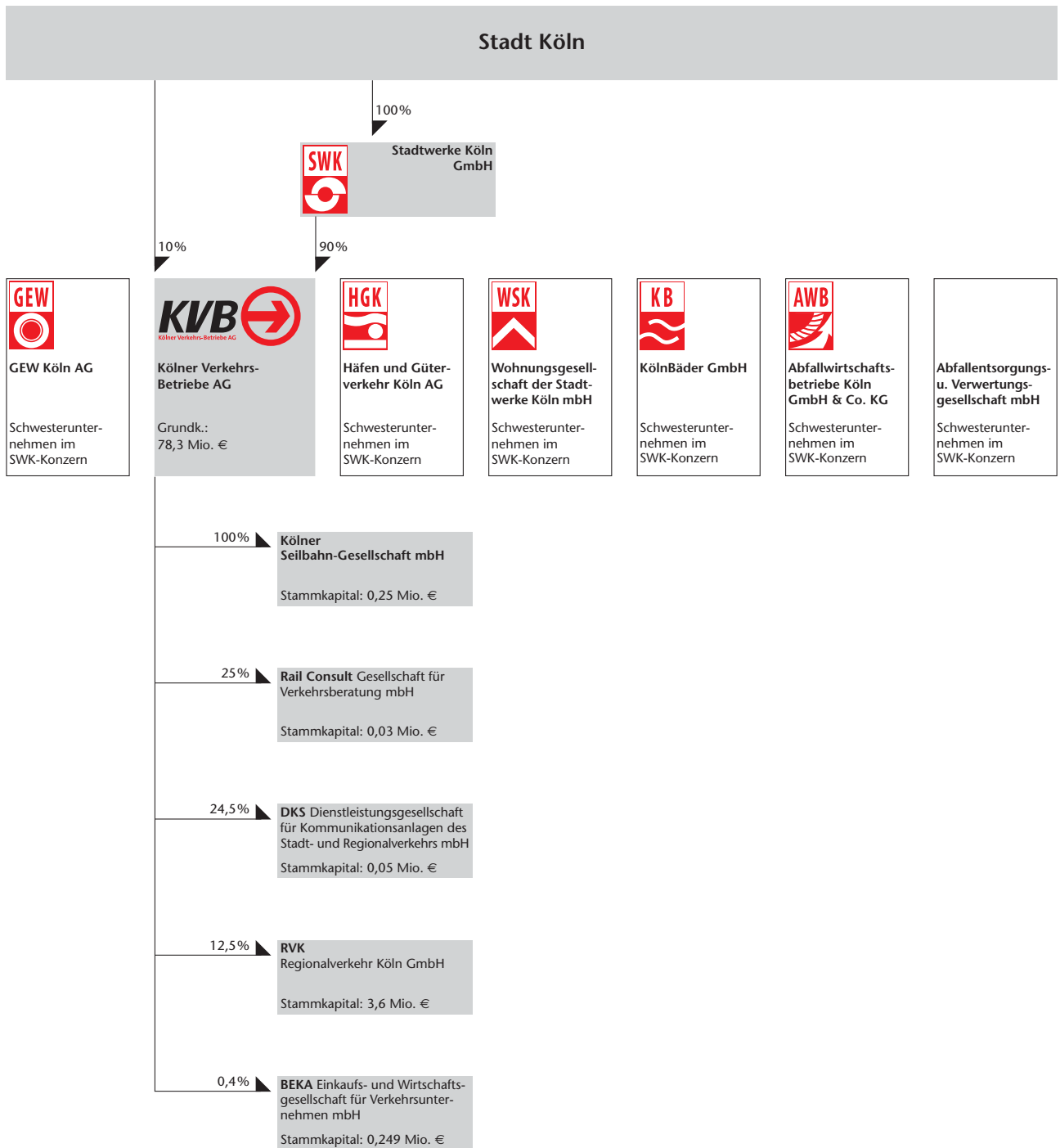
		Seite(n)
Abschreibungen	Rechentechnisches Verfahren zur Erfassung der Wertminderung von Vermögensgegenständen infolge Alterung oder Verschleiß. Als Begriff des unternehmerischen Rechnungswesens wird zum einen unter A. die Buchung eines Aufwandes zu Lasten eines aktiven Bestandskontos verstanden (bilanzielle A.). Zum anderen bezeichnet A. die Erfassung und Verrechnung des betriebsbedingten Werteverzehrs mehrjährig zu nutzender Vermögensgegenstände in der Kostenrechnung (kalkulatorische A.).	23, 24, 25, 57, 59, 61, 63, 64, 73, 74, 75, 91
Anlagevermögen	Vermögensgegenstände, die zur dauerhaften Nutzung bestimmt sind.	24, 32, 33, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 66, 72, 73, 74, 91
Aufwanddeckungsgrad	Verhältnis der gesamten Erträge zu den gesamten Aufwendungen des gleichen Zeitraumes.	25, 91
Barwertvorteil	Einmalige, im Voraus zu leistende Zahlung eines Leasingfonds oder Trustes an den Eigentümer von Leasinggegenständen für die Ausübung von Nutzungsrechten an diesen Gegenständen. Der B. ergibt sich aus der Differenz des Barwertes der Mietraten zwischen Hauptmietvertrag und Untermietvertrag.	60, 70
Cash flow	Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Sie zeigt an, welche (freien) Mittel zur Schuldentilgung oder für Investitionen zur Verfügung stehen. Der C. wird als Reingewinn zuzüglich Aufwendungen, die keine Ausgaben sind, vermindert um Erträge, die zu keinen Einzahlungen geführt haben, definiert.	31, 34, 61, 91
Eigenkapital	Gesamtwert des Vermögens eines Unternehmens (Aktiva) abzüglich der vorhandenen Schulden. Das E. setzt sich bei Aktiengesellschaften grundsätzlich zusammen aus dem Grundkapital, der Kapital- und der Gewinnrücklage , dem Gewinn- oder Verlustvortrag sowie dem Jahresüberschuss oder -fehlbetrag. Bei der Ermittlung des E. wurden 50 Prozent des Sonderpostens mit Rücklageanteil mit einbezogen.	32, 33, 56, 66, 91
Eigenkapitalquote	Verhältnis der Eigenkapital summe zum Gesamtkapital (Bilanzsumme).	32, 91
Finanzschulden	Verbindlichkeiten aus der Aufnahme von Darlehen und Hypotheken.	32, 33, 91
Flüssige Mittel	Guthaben in Form von Schecks und Kassenbeständen sowie als Gutschrift bei der Bundesbank und bei Kreditinstituten.	32, 33, 56, 67

		Seite(n)
Fremdkapital	Teil des Gesamtkapitals, der dem Unternehmen von außen zur Verfügung gestellt wird, getilgt und in der Regel auch verzinst werden muss. Zum F. gehören z. B. Darlehen, Hypotheken sowie Bank- oder Lieferantenkredite. Bei der Ermittlung des F. wurden 50 Prozent des Sonderpostens mit Rücklageanteil mit einbezogen.	33, 91
Fremdkapital, kurzfristiges	Fremdkapital mit einer (Rest-) Laufzeit von bis zu einem Jahr.	91
Fremdkapital, langfristiges	Fremdkapital mit einer (Rest-) Laufzeit von über einem Jahr.	33
Gesamtkostenverfahren	Produktionskostenorientierte Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung, bei der die gesamten im Geschäftsjahr angefallenen Erträge und Aufwendungen nach Arten angegeben sind. Der Ausweis der Posten ist periodenbestimmt und unabhängig davon, in welcher Beziehung sie zu den Umsatzerlösen stehen.	62
Gesamtleistung	Summe der Umsatzerlöse, der Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen und der anderen aktivierten Eigenleistungen einer bestimmten Rechnungsperiode.	23, 24, 25, 57, 91
Investitionen	Bindung flüssiger Mittel in Gegenständen des Anlagevermögens . Sie können nach der Art des Objektes (Sach-, Finanz- und immaterielle I.), nach ihrem Zweck (z. B. Gründungs-, Ersatz-, Rationalisierungs- oder Erweiterungsinvestitionen) oder nach ihrer Funktion (z. B. Forschungs-, Fertigungs- oder Absatzinvestitionen) unterschieden werden.	24, 30, 31, 34, 35, 36, 50, 61, 91
Kapitalflussrechnung	Darstellung der aus der Geschäftstätigkeit erwirtschafteten und der sonstigen Finanzierungsmittel (Mittelherkunft) und Offenlegung der Mittelverwendung. In der K. sind die Zahlungsströme nach den Bereichen Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelzuflusses aus der Geschäftstätigkeit wird zusätzlich der Cash flow gemäß DVFA/SG (Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung/Schmalenbach-Gesellschaft) ausgewiesen.	34, 55, 60, 61
Kapitalrücklage	Rücklage , bei der Vermögenswerte von außen (z. B. Zuzahlungen, die Gesellschafter in das Eigenkapital leisten) zufließen.	56
Materialintensität	Verhältnis des Materialaufwandes zur Gesamtleistung .	91
Netto-Finanzierungsquote	Quotient aus Cash flow eines Zeitraumes und Netto-Investitionen im gleichen Zeitraum.	91
Netto-Investitionen	Investitionen eines Unternehmens nach Absetzung verrechneter Investitionszuschüsse für Anlagen, Strecken und Fahrzeuge.	31, 91
Nettoverschuldung	Finanzschulden eines Unternehmens nach Abzug der flüssigen Mittel .	32

		Seite(n)
Niederwertprinzip	Vorschrift, nach der am Bilanzstichtag bei Gegenständen des Umlaufvermögens von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dann abgewichen werden muss, wenn der Börsen- oder Marktpreis niedriger ist (§ 255 Abs. 2 HGB).	64
Organschaft	Finanzielle, wirtschaftliche und organisatorische Eingliederung eines Unternehmens in ein anderes, bei der der unternehmerische Wille des anderen Unternehmens (Muttergesellschaft) maßgebend ist. Die O. bildet auch die steuerliche Basis für die bei Verkehrsbetrieben und Energieversorgungsunternehmen häufig anzutreffenden Holdinggesellschaften.	25, 76
Personalintensität	Verhältnis des Personalaufwandes zur Gesamtleistung .	24, 91
Produktivität	Verhältnis von Ausbringung zu Einsatz. Die P. kann durch Mengen- oder Wertgrößen ausgedrückt werden.	3, 10, 49
Rechnungsabgrenzungsposten	Zahlungen, die schon in der Berichtsperiode im Voraus geleistet (aktiver R.) bzw. im Voraus erhalten (passiver R.) wurden, aber einen Zeitraum nach dem Bilanzstichtag betreffen.	32, 56, 60, 70
Rentabilität	Verhältnis von Gewinn zu eingesetztem Kapital.	34
Rücklage	Teil des Eigenkapitals , der über das gezeichnete Kapital eines Unternehmens hinaus zur Verfügung steht. Die R. dient z. B. dem Gläubigerschutz (Kapitalsicherung) und der Selbstfinanzierung.	32, 56, 64, 68, 72, 74
Rückstellungen	Verbindlichkeiten, die am Bilanzstichtag hinsichtlich ihrer Höhe oder/und ihrer Fälligkeit noch ungewiss sind, z. B. für unterlassene Instandhaltungen, Pensionen und sonstige Ansprüche.	32, 33, 56, 61, 64, 65, 68, 69, 72
Sachanlagenintensität	Verhältnis der Sachanlagen zum Gesamtvermögen (Bilanzsumme).	91
Sonderposten mit Rücklageanteil	Beträge in der Handelsbilanz, die aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften zu Ergebnisminderungen führen. S. sind entweder steuerfreie Rücklagen , die erst bei ihrer Auflösung zu versteuern sind, oder über die handelsüblichen Vorschriften hinausgehende Abschreibungen .	32, 56, 64, 68
Umlaufvermögen	Sammelbegriff für Vermögensgegenstände in der Bilanz, die gewöhnlich nur für einen kurzen Zeitraum im Unternehmen verbleiben. Zum U. gehören z. B. das Vorratsvermögen, Forderungen, Bankguthaben und Kassenbestände.	32, 56, 61, 64, 68, 74, 91

		Seite(n)
Umsatzrentabilität	Verhältnis des Unternehmensergebnisses (vor Ertragsteuern und Zinsaufwand) zu den Umsatzerlösen.	91
Unternehmensleistung	Zwischensumme der betrieblichen Wertschöpfungsrechnung bezogen auf den Entstehungsteil. Sie ergibt sich aus den um sämtliche Erträge, die sich nicht aus der Verfolgung der Zielsetzung des Unternehmens ergeben, reduzierten Gesamterträgen des Unternehmens im Wirtschaftsjahr.	26
Vorleistung	Abzugsposition der auf den Entstehungsteil bezogenen betrieblichen Wertschöpfungsrechnung. Sie ergibt sich aus den durch andere Unternehmen erbrachten Material- und Dienstleistungen sowie den planmäßigen Abschreibungen und Wertberichtigungen im Wirtschaftsjahr.	26
Wertschöpfung	Maßstab für die volkswirtschaftliche Leistung eines Unternehmens. Sie weist als Bindeglied zwischen der betrieblichen Rechnungslegung und der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung den Beitrag des Unternehmens zur volkswirtschaftlichen Gesamtleistung, dem Sozialprodukt, aus. Bei der Entstehungsrechnung ergibt sich die W. als Differenz zwischen der Unternehmensleistung und den Vorleistungen. Die Verteilungsrechnung ermittelt die W. aus den Einzelkomponenten Arbeit, Staat und Kapital.	26, 27
Working capital	Stichtagsbezogener Differenzbetrag zwischen dem kurzfristigen Umlaufvermögen und den kurzfristigen Verbindlichkeiten. Eine im anglo-amerikanischen Berichtswesen häufig verwendete Kennzahl, die vor allem im Zusammenhang mit der Bewegungsbilanz die Kontrolle der Gelddispositionen erlaubt und deren Entwicklung im kurzfristigen Bereich erklärt.	34
Zuschreibungen	Erhöhung des Buchwertes von Gegenständen des Anlagevermögens als Folge einer Wertzunahme, ohne dass sich die Substanz oder Wesensart des Vermögensgegenstandes geändert hat, oder als Korrektur übermäßiger Abschreibungen früherer Rechnungsperioden.	59, 61
Zuschüsse	Finanzielle Zuwendungen, die nicht in unmittelbarem wirtschaftlichem Zusammenhang mit einer Gegenleistung des Berechtigten stehen und die nicht oder nur bedingt rückzahlbar sind. Z. werden im ÖPNV-Bereich als Investitionszuschuss , z. B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, oder zur Deckung eines bestimmten Aufwandes, z. B. für Abgeltungs- oder Ausgleichszahlungen gemäß §§ 45 a PBefG/6 a AEG, gewährt.	25, 31, 38, 76

Beteiligungsübersicht



Stand: 31.12.2003

Organigramm

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Vorstände:

Bereich I	Bereich II	Bereich III	Bereich IV
Betrieb/Werkstätten H. Böllinger	Vertrieb/Fahrtweg H. Reinarz	Finanzen Fr. Wurbs	Personal H. Kämmerling

Stäbe:

00101 Medien, Presse, Öffentlichkeit H. Ramien	00201 Umweltschutz/Umwelttechnik Fr. Marschall-Schmitz	00401 Datenschutzbeauftragter H. Schmitt
00102 Vorstandsbüro H. Friesenhahn	00202 Projekt Nord-Süd Stadtbahn H. Bücken	00402 Arbeitsicherheit H. Krumbè
	00203 Grundsatzaufg. Kundenmarkt H. Höhn	00403 Organisator. Grundsatzfragen n. n.

Bereiche:

11 Betrieb Stadtbahn H. Schmitt-Berger	13 Absatz H. Burggraf	31 Finanz- und Rechnungswesen H. Füssgen	26 Gebäudemanagement/ Techn. Projektmanagement H. Dr. Orschall
12 Betrieb Bus H. Schroeteler	14 Fahrgastservice H. Dr. Ross	32 Controlling H. Sieberath	41 Personalmanagement H. Juchem
24 Werkstätten Stadtbahn H. Miebach	15 Nahverkehrsmanagement H. Leyendecker	33 Materialwirtschaft H. Kroner	42 Informationsmanagement H. Brabender
25 Werkstatt Kraftfahrzeuge H. Eich	27 Fahrtweg H. Außem		43 Organisation H. Ophoven

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Strukturdaten zur Stadt Köln (31.12.)										
Einwohner	1.006.874	1.008.848	1.011.504	1.014.910	1.011.912	1.014.837	1.017.721	1.021.629	1.020.116	1.020.603
Haushalte	494.182	497.589	501.956	508.372	508.431	510.577	513.264	514.268	515.761	516.838
Schüler (15.10.)	137.917	138.400	139.956	142.318	144.249	143.451	145.812	148.995	149.336	150.713
Studenten (31.10.)	76.348	78.487	79.968	82.744	82.970	84.418	82.707	83.678	85.217	n.n.
Erwerbstätige (30.06.)	431.904	426.902	428.219	432.112	440.569	457.875	466.601	471.811	466.453	452.782
Arbeitslose	55.166	55.052	56.386	60.081	58.579	54.813	50.810	52.465	56.369	56.310
zugelassene PKW	441.584	448.755	449.592	444.986	447.064	453.268	460.308	474.199	476.494	467.844
PKW-Dichte (je Tsd. Erwachsene)	523	530	530	523	526	532	538	554	556	545
Mitarbeiter (31.12.)										
Arbeiter	2.773	2.592	2.534	2.510	2.528	2.490	2.512	2.524	2.538	2.410
Angestellte	713	686	682	688	696	691	711	711	715	701
Auszubildende	76	58	61	70	76	83	90	95	98	97
Gesamt	3.562	3.336	3.277	3.268	3.300	3.264	3.313	3.330	3.351	3.208
– Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	- 5,0	- 6,3	- 1,8	- 0,3	1,0	- 1,1	1,5	0,5	0,6	- 4,3
Anlagen und Fahrzeuge (31.12.)										
Haltestellen										
– Stadtbahn	225	224	224	226	221	222	223	223	222	221
– Bus	574	596	597	574	635	638	648	651	653	649
Fahrzeuge										
– Stadtbahn	308	334	360	360	391	348	339	342	359	362
– Bus	241	210	207	205	205	206	204	203	205	207
Anzahl der Linien										
– Stadtbahn	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15
– Bus	42	41	41	41	42	42	42	42	40	39
Linienlänge (in km)										
– Stadtbahn	273	273	273	290	290	282	286	286	287	288
– Bus	447	441	441	435	441	441	455	456	469	472
Park+Ride-Plätze	2.133	2.441	3.041	3.041	3.856	3.859	3.859	3.859	4.680	4.680
Betriebs-/Verkehrsleistungen (in Mio.)										
Wagenkilometer	46,1	47,6	48,2	50,4	52,8	53,0	53,2	52,9	53,4	55,0
Platzkilometer	6.458	6.764	6.851	7.183	7.476	7.464	7.534	7.457	7.541	7.687
Personenkilometer	1.260	1.273	1.291	1.191	1.197	1.224	1.227	1.244	1.273	1.289
Fahrgäste	216,1	218,2	220,6	223,9	225,3	230,0	230,9	233,7	238,8	241,9
– Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	12,2	1,0	1,1	1,5	0,6	2,1	0,4	1,2	2,2	1,3
– Platzausnutzung (in Prozent)	19,5	18,8	18,8	16,6	16,0	16,4	16,3	16,7	16,9	16,8
– Fahrtenhäufigkeit (je Einwohner im Verkehrsgebiet)	166	172	172	175	176	179	178	181	184	186

in Mio. €	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	127,2	139,4	145,1	148,1	161,5	161,7	160,8	153,3	169,5	172,0
– Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	0,5	9,7	4,1	2,0	9,1	0,1	- 0,6	- 4,7	10,6	1,4
Gesamtleistung	130,9	142,4	147,6	151,4	165,3	164,7	164,2	156,2	174,8	175,0
– je Mitarbeiter (in €)	36.674	42.173	45.314	47.267	51.212	51.129	51.546	48.618	53.931	56.324
Materialaufwand	65,0	71,9	80,3	80,1	88,7	78,3	77,8	82,7	80,3	82,2
Personalaufwand	148,6	152,0	143,7	144,7	147,6	151,8	151,2	149,8	155,6	162,0
– Löhne u. Gehälter/ Sozialabgaben	136,9	133,2	134,9	134,9	135,6	142,0	140,7	142,9	145,4	148,0
– je Mitarbeiter (in €)	38.365	39.452	41.425	42.094	42.001	44.080	44.162	44.491	44.838	47.634,0
– Altersversorgung	11,7	18,8	8,8	9,9	12,0	9,8	10,4	6,8	9,0	13,0
Abschreibungen	25,4	16,9	22,0	25,3	34,9	27,3	27,4	26,7	31,0	32,9
Betriebliches Ergebnis	- 96,8	- 94,4	- 74,6	- 80,1	- 80,0	- 81,9	- 80,5	- 80,4	- 85,9	- 83,2
Zinsergebnis	- 4,8	- 5,3	- 10,0	- 8,9	- 9,3	- 8,4	- 9,0	- 9,8	- 9,4	- 10,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 101,8	- 99,9	- 84,8	- 89,3	- 89,7	- 90,5	- 91,7	- 90,8	- 96,5	- 94,4
Unternehmensergebnis	- 103,7	- 101,2	- 88,1	- 89,2	- 90,1	- 90,8	- 92,0	- 91,1	- 96,8	- 94,7
– Veränderung zum Vorjahr (in Prozent)	1,0	2,5	14,8	- 1,1	- 1,1	- 0,7	- 1,3	1,0	- 6,2	2,2
Jahresüberschuss	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bilanz (31.12.)										
Netto-Investitionen	28,6	52,9	26,4	46,2	26,6	34,3	61,7	67,2	78,0	20,6
Anlagevermögen	269,9	304,3	310,1	330,8	322,0	324,3	356,0	395,8	442,3	428,8
Umlaufvermögen	46,5	56,5	54,1	85,5	101,4	118,2	89,6	83,6	73,4	74,5
Eigenkapital (einschl. 50 Prozent Sonderposten)	105,7	108,8	132,2	157,1	172,3	177,4	177,4	187,4	206,9	217,2
Fremdkapital (einschl. 50 Prozent Sonderposten)	210,6	252,0	232,0	259,2	251,1	265,4	269,1	292,1	308,8	286,1
– Finanzschulden	74,5	83,3	102,0	110,3	113,7	110,5	111,4	116,8	150,2	129,8
Bilanzsumme	316,3	360,8	364,2	416,3	423,4	442,7	446,5	479,5	515,7	503,3
Kennzahlen (in Prozent)										
Umsatzrentabilität	- 77,3	- 68,6	- 53,6	- 53,9	- 49,7	- 50,6	- 50,0	- 52,4	- 50,7	- 48,4
Materialintensität	49,6	50,5	54,4	52,9	53,6	47,6	47,4	53,0	45,9	47,0
Personalintensität	113,6	106,7	97,4	95,6	89,3	92,2	92,1	96,0	89,0	92,5
Sachanlagenintensität	82,0	81,2	81,2	76,0	72,5	69,9	76,8	79,5	82,8	82,0
Eigenkapitalquote	33,4	30,1	36,3	37,7	40,7	40,1	39,7	39,1	36,8	43,2
Kurzfristiges Fremdkapital	27,1	23,0	13,9	13,8	14,6	18,2	19,8	17,9	18,1	15,4
Netto-Finanzierungsquote	55,3	56,3	121,5	72,2	109,6	78,1	62,7	54,0	46,7	170,8
Aufwanddeckungsgrad	59,1	62,1	68,2	68,0	70,0	68,8	69,3	69,9	68,6	69,6
Cash flow (in Mio. €)	15,8	29,8	32,1	33,3	29,2	26,7	38,6	36,3	36,4	33,3

Herausgeber

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Bereich 31 – Finanz- und Rechnungswesen

Scheidtweilerstraße 38 · 50933 Köln (Braunsfeld)

Ansprechpartner: Hermann Schmalt, Telefon 02 21/5 47-36 84

E-Mail: Vorname.Name@KVB-Koeln.de

KVB im Internet: www.KVB-Koeln.de

in Zusammenarbeit mit

Stadtwerke Köln GmbH

SWK 42 – Unternehmenskommunikation

Parkgürtel 24 · 50823 Köln (Ehrenfeld) · Telefon 02 21/1 78-0

Konzeption und Gestaltung

FSW Communications GmbH, Köln

Fotografie

Cornelis Gollhardt, Helmut Deeken

Die Inhaltsseiten des Berichts wurden auf mattem Bilderdruckpapier gedruckt, hergestellt aus 100 % chlorfrei gebleichten Zellstoffen.